

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LA
CONVENTION DE VARSOVIE
ET LES
RÈGLES DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le mercredi 7 juin 1933, à 13 h. 30

PAR

Yvonne J. BLANC - DANNERY

Licenciée ès lettres

Président : M. RIPERT, Professeur

Suffragants { MM. DONNEDIEU DE VABRES. } *Professeurs*
 { NIBOYET. }

PARIS

A. PEDONE, EDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, Rue Soufflot, 13

1933

LA
CONVENTION DE VARSOVIE
ET LES
RÈGLES DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LA
CONVENTION DE VARSOVIE
ET LES
RÈGLES DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le mercredi 7 juin 1933, à 13 h. 30

PAR

Yvonne J. BLANC - DANNERY

Licenciée ès lettres

Président : M. RIPERT, Professeur

Suffrageants { MM. DONNEDIEU DE VABRES. } *Professeurs*
NIBOYET.

PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, Rue Soufflot, 13

1933



INTRODUCTION

La rapidité et la facilité avec lesquelles l'aéronef franchit les obstacles naturels et couvre les plus grandes distances ne devaient pas tarder à lui octroyer une place importante auprès des autres moyens de locomotion. N'est-il pas arrivé à dépasser du double la vitesse des transports par terre et du triple celle des transports par mer ? Rapprochant et les États et les continents, mettant les capitales à quelques heures de vol les unes des autres, assurant une liaison directe entre les métropoles et leurs colonies les plus lointaines, la navigation aérienne apportait une véritable transformation dans les communications, une possibilité immense de circulation des richesses et de trafic, une augmentation de la capacité d'emploi de l'argent. Dès le début, elle trouvait sa pleine réalisation sur le plan international.

Les États comprirent vite combien il était indispensable d'encadrer le nouveau mode de locomotion dans des normes juridiques précises. L'Angleterre et la Suisse en 1920, l'Italie, l'Allemagne et la Suède en 1922, la Norvège en 1923, la France en 1924 lui donnèrent les garanties d'une législation propre.

Mais on se rendit bientôt compte qu'aucune œuvre utile ne pouvait être accomplie, si les différents pays ne cherchaient pas à coordonner leurs efforts. Laisser les lois nationales continuer à se constituer sans aucun rapport entre elles, était préparer une éclosion de dispositions divergentes, donc une source de difficultés et de conflits — tant de lois que de compétence — fort nuisibles à la navigation aérienne. Il fallait renouveler le geste des Conventions Diplomatiques de Berne et de Bruxelles.

Les transports internationaux de marchandises par chemin de fer ont été ainsi réglés une première fois à Berne en 1890, par

la C.I. modifiée en 1895, 1898 et 1906. Ils le sont actuellement par la C. I. M. (23 octobre 1924) en vigueur depuis le 1^{er} octobre 1928. Quant aux transports internationaux de voyageurs et de bagages, ils sont régis par la C. I. V. (23 octobre 1924), également en vigueur depuis le 1^{er} octobre 1928. La même œuvre de codification est poursuivie depuis 1905 à Bruxelles pour le droit maritime. Sont déjà réalisées par les Conventions de 1924, l'unification de certaines règles en matière de transport par connaissance et la limitation de responsabilité des propriétaires de navire.

La nécessité de procéder à l'unification internationale du droit aérien était plus impérieuse encore, étant donné la carence de tout précédent ou usage international. En droit maritime, les Règles de La Haye, la Convention de Bruxelles ont été l'aboutissement normal de coutumes lentement formées. Au contraire : « La navigation aérienne est née à une époque où le droit avait cessé d'être coutumier pour être presque complètement écrit. Elle est tombée sous l'application des lois nationales avant même qu'ait pu se créer dans la pratique un usage international (1) ». L'entente au-dessus des frontières était donc la seule manière de parer à la dispersion des conceptions nationales en mettant en quelque sorte les Etats dans l'obligation de conformer leur législation interne aux règles internationales ainsi établies.

Le droit public avait débuté dans cette voie par la Convention de Paris du 13 octobre 1919 et la création d'un organisme permanent placé sous le contrôle de la Société des Nations : la Commission Internationale de Navigation Aérienne (C.I.N.A.).

Dès le mois de mars 1922, la Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit de la Société des Nations faisait appel à la collaboration des États pour l'édification d'un code international de droit privé aérien. Pour répondre aux désirs des groupements intéressés à l'aviation (2) et sur le vœu du « Comité des Transports par air » à la

(1) M. G. Ripert : « Unification du droit aérien » Revue générale du droit aérien, 1932, page 251.

(2) Décision approuvée par la Fédération Aéronautique Internationale : juin 1924, par la Conférence interparlementaire du Commerce à Bruxelles et à Rome, par le Congrès international de l'Air à Londres (1923) et à Bruxelles (1925).

Chambre de Commerce Internationale, le gouvernement français, vers août 1923, prend l'initiative de réunir une Conférence. Les États invités ne répondent pas immédiatement, mais seulement en 1925 lorsqu'un avant-projet de Convention leur est présenté. Les premières réunions de la Conférence qui s'ouvre à Paris du 27 octobre au 6 novembre sous la présidence de M. Flandin comblent les espoirs. Quarante-trois nations ont tenu à se faire représenter. Leurs soixante-dix délégués ou experts se mettent immédiatement à la tâche et, après être tombés d'accord pour entreprendre une étude complète du droit aérien, créent deux commissions. L'une reçoit la mission de dresser une table des matières de droit privé autres que celle de la responsabilité du transporteur aérien et l'autre d'entamer la discussion de l'avant-projet français pour en présenter le texte modifié à la séance plénière du 3 novembre.

On a pu s'étonner que la C. I. N. A. n'ait pas été saisie de la question. Soit que l'on ait voulu réunir un plus grand nombre de suffrages qu'à la Conférence de droit public, soit que l'on ait dénié à la C. I. N. A. « la compétence pour entreprendre l'élaboration de textes nouveaux hors de l'objet de la dite Convention ». Toujours est-il qu'un groupe restreint et permanent de Juristes est désigné sur l'initiative du gouvernement français pour préparer la continuation des travaux de la Conférence sous le nom de Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (C. I. T. E. J. A.) (3). Dès la première session tenue au Ministère des Affaires Étrangères de Paris ce Comité s'organise intérieurement, établit son programme de travail et le répartit entre quatre commissions. La Deuxième est chargée d'examiner l'avant-projet relatif au contrat de transport et à la lettre

(3) Cet organisme possède un Secrétariat Général permanent dont le siège est à Paris, chargé de la correspondance, de la centralisation de la documentation, de la réception et de la distribution des questionnaires et rapports, des convocations, de la rédaction des procès-verbaux du Comité et des Commissions. Le C. I. T. E. J. A. se réunit une fois par an dans des lieux qui varient selon les invitations des États adhérents. Il a un Président élu au début de chaque session, restant en fonctions jusqu'à l'ouverture de la session suivante, et quatre vice-présidents qui sont les présidents des Commissions. En dehors des sessions, les Commissions formées chacune de 11 membres de nationalité différente se rassemblent pour élaborer les projets de texte.

Son fonctionnement financier est assuré par les cotisations des États adhérents.

de voiture ; la Troisième celui qui a rapport à la responsabilité du transporteur aérien. Aussi dès la deuxième session qui eut lieu à Paris du 4 au 7 avril 1927 sous la présidence de M. Laurent-Eynac, M. de Vos présentait un rapport sur l'avant-projet concernant le titre de transport à la suite duquel celui-ci fut examiné et voté, après mise au point du Sous-Comité de Rédaction. La responsabilité du transporteur aérien ayant provoqué diverses suggestions de la part des gouvernements, dut faire l'objet d'une troisième session à Madrid du 24 au 29 mai 1928. Il parut opportun de fusionner les deux avant-projets, étant donné la connexité de leurs objets. Tous travaux et décisions qui, comme les derniers amendements, furent soumis à l'approbation de la Deuxième Conférence de droit privé aérien réunie à Varsovie du 4 au 12 octobre 1929.

« La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux Archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au Gouvernement de chacune des Hautes Puissances Contractantes. »

« Dès que la présente Convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties Contractantes, elle entrera en vigueur entre Elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ulérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie Contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt. »

« Il appartiendra au Gouvernement de la République de Pologne de notifier au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention ainsi que la date du dépôt de chaque ratification », article 37.

Il échet donc au gouvernement polonais, le rôle de centraliser toutes communications se rapportant à la Convention : adhésions, dénonciations, demandes éventuelles « de réunion d'une nouvelle Conférence dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées » et d'opérer la liaison entre les États signataires.

À la date du 20 avril 1933, la liste des États ayant déposé leurs instruments de ratification était celle-ci : le Brésil, l'Espagne, la France, la Pologne, la Roumanie, la Yougo-

Slavie — pour lesquels la Convention est entrée en vigueur le 13 février 1933 — ; l'Angleterre et l'Irlande du Nord, l'Italie, la Lettonie — pour lesquels la Convention est entrée en vigueur le 15 mai 1933 —. Nommons aussi le Mexique, qui, bien que n'ayant pas participé aux travaux de la Conférence, a adhéré.

La convention reste ouverte à l'adhésion de tous les États moyennant une notification dont les formes et les effets sont les mêmes que ci-dessus. D'autres ratifications sont attendues incessamment : celles de la Belgique, du Danemark, de la Hollande, de la Suisse, de l'Union Sud-Africaine, etc., dont les délégués ont déjà signé la Convention en 1929, indépendamment de celles qui peuvent intervenir ultérieurement.

Le problème n'était pas plus aisé à résoudre qu'à Berne ou à Bruxelles. Là également, il s'agissait de niveler les différences entre les législations nationales et d'égaliser les conditions d'exploitation entre les compagnies aériennes, en posant une règle uniforme. La difficulté consistait à concilier l'intérêt du transporteur avec celui de l'usager, en évitant d'avantager l'un au détriment de l'autre, de manière à favoriser le développement d'un moyen de locomotion encore nouveau et rempli d'avenir. Mais si, sur bon nombre de points, les Conventions maritimes et ferroviaires ont été d'un précieux enseignement pour celle de Varsovie, les transports aériens se présentaient dans des conditions particulières. Bien que l'accident technique n'existe pour ainsi dire plus, que l'incendie se déclarant spontanément ait presque complètement disparu, en dépit des sérieuses améliorations de la sécurité, beaucoup de gens hésitent encore à utiliser la voie aérienne. La panne, certes, est devenue très rare en raison des perfectionnements apportés aux avions de transport public et de l'emploi des polymoteurs. Mais il faut encore compter avec l'atterrissage et surtout les variations atmosphériques : la brume, le brouillard, l'orage, le vent, la mousson, la tempête de sable qui s'infiltre dans le moteur jusqu'à une hauteur de huit cents mètres, etc... Ces risques sont la contrepartie de l'indépendance et de la mobilité de l'aéronef. Ils rendent la navigation aérienne fort coûteuse. Les compagnies sont obligées de renouveler fréquemment un matériel très cher, de s'entourer d'un personnel spécialiste pour la vérification et l'entretien des appareils. Tout cela pour ne pas recueillir la rémunéra-

tion du service rendu. On admettait en 1927 — et cela n'a guère changé depuis — qu'en France, le quart seulement du prix de revient pouvait être payé par les usagers. D'où nécessité de combler le déficit par les subventions de l'État.

Cet état de choses et les charges qu'il comporte, le C. I. T. E. J. A. ne devait les perdre de vue à aucun moment. Aussi les résultats de son activité furent-ils non seulement la mise au point du titre de transport international, à l'instar des conventions de Berne et de Bruxelles, mais d'une forme de responsabilité — atténuée quant aux causes qui la mettent en jeu et limitée numériquement — permettant au transporteur de se couvrir utilement par l'assurance.

Malheureusement, il n'est pas toujours facile de respecter deux intérêts contraires. Si la Convention en a sacrifié un, c'est celui de l'usager. Lorsque le voyageur ne stipule pas une assurance supplémentaire et l'expéditeur, une garantie d'intérêt, ils ne sont indemnisés que jusqu'à concurrence de la limite prévue, même si leur intérêt est supérieur. En admettant que le transporteur puisse prouver que le dommage a été causé par une faute de pilotage, de navigation ou de conduite de l'aéronef et qu'à tous autres égards, les mesures nécessaires ont été prises, il échappe à toutes poursuites. C'est à l'expéditeur de se prémunir en s'assurant.

De deux maux, on a choisi le moindre. Plutôt que de laisser peser sur le transporteur une responsabilité illimitée qu'il aurait rejetée à peu près complètement sur l'usager, par des clauses d'exonération, il a semblé infiniment préférable de lui en imposer une, allégée mais obligatoire. « Au lieu d'une irresponsabilité contractuelle, on a une responsabilité atténuée » (4).

L'assurance devient automatique, voilà tout. De plus, la Convention se reconnaît elle-même perfectible, puisque l'article 41 prévoit la possibilité « au plus tôt deux ans après sa mise en vigueur, de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention ». Si donc la pratique révèle des défauts d'application, il sera toujours possible d'y remédier.

(4) M. Maschino : la Convention de Varsovie et la responsabilité du transporteur aérien. Le droit aérien, 1930, p. 4.

Enfin, comme dans toutes les conventions internationales, l'œuvre accomplie à Varsovie est une transaction entre les différentes conceptions nationales. Chacun a dû mettre du sien, afin que la règle fût acceptable pour tous.

M. Otto Riese (5) reproche à la Convention d'avoir des lacunes. Or, quoiqu'elle soulève et mette à l'ordre du jour beaucoup de questions intéressantes, n'oublions pas que son but consiste seulement dans « l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ». Le reste sera étudié en son temps.

Reconnaissons-lui plutôt le mérite de trancher de façon décisive les conflits susceptibles de naître à l'occasion du contrat de transport international.

Sa valeur juridique et pratique est très grande. Elle la doit à la manière dont juristes et techniciens ont contribué à son élaboration. Les groupes intéressés à l'aviation : International Air Traffic Association (I.A.T.A.), C.I.N.A., Chambre de Commerce Internationale ont correspondu de façon constante avec le C.I.T.E.J.A. Leurs vœux et communications ont été l'objet de discussions serrées et pris en considération dans la plus grande mesure.

Enfin la forme est excellente. Rédigée avec la clarté et la précision qu'exige un texte destiné à être traduit en plusieurs langues sans ambiguïté, cette qualité aidera indubitablement à son extension.

Dès à présent, on peut se rendre compte de la répercussion qu'aura la ratification de la Convention : uniformisation internationale et, indirectement, uniformisation nationale. Force sera, en effet, aux États contractants, pour la commodité des transactions commerciales, de mettre leur législation intérieure en harmonie avec les dispositions internationales. « Il est infiniment probable que les États signataires seront amenés à réviser leur législation pour y introduire les règles posées par la Convention et que l'unification sera complète. Il en a été ainsi en droit maritime après la ratification des conventions sur l'abordage et l'assistance, la France et la plupart des autres pays ont révisés leurs lois internes sur ce point » (6).

(5) « Observations sur la convention de Varsovie ». Le droit aérien, 1930, p. 216.

(6) M. Ripert « la Convention de Varsovie » journal de D.I.P., 1930, p. 94 (IV).

Prédiction qui ne tardera guère à se réaliser. Déjà les compagnies de navigation aérienne affiliées à l' I. A. T. A. ont décidé d'adopter la plupart des règlements obligatoires de la Convention de Varsovie concernant le contrat de transport aérien pour tous les transports sans distinction — donc même nationaux — afin d'éviter, en cas d'accident, la diversité de réclamations pour les voyageurs et marchandises transportés par le même aéronef (7).

Telle est la première étape positive dans le programme d'unification du droit privé aérien.

Avant de se séparer, les délégués ont consigné à Varsovie, dans un protocole additionnel, leurs vœux de poursuivre cette œuvre en chargeant le C. I. T. E. J. A. de préparer un avant-projet de Convention sur certaines matières relatives au transport aérien international qui n'ont pas été réglées par la présente Convention. Notamment :

L'opportunité d'un règlement uniforme des transports aériens de toute nature,

La définition du transporteur aérien sous l'article I selon la proposition brésilienne,

L'obligation pour le transporteur de conserver pendant deux ans les documents de transport selon les dispositions déjà adoptées par la loi italienne (proposition brésilienne).

(7) Hermann Döring : Convention concernant le contrat de transport aérien, *Le droit aérien* : 1931.

CHAPITRE PREMIER

Domaine d'application de la Convention de Varsovie

Dans le but d'aider à la généralisation de la Convention, le Comité des Experts Juridiques Aériens s'est efforcé de lui ouvrir un champ d'application aussi vaste que possible. Il s'agissait, à la fois, de circonscrire nettement son objet et d'en reculer les limites, de manière à englober le maximum d'hypothèses, y compris celles qui, dans le doute, auraient pu être éliminées.

Ces précisions, nous les trouvons, dès les premières lignes, aux articles 1 et 2, ainsi qu'à l'article 34, au titre des Dispositions générales et finales qui vient les compléter.

La Convention de Varsovie — y résumons-nous — s'applique à tout transport international par aéronef, de personnes, bagages, marchandises, effectué :

Soit par un entrepreneur de transport aérien, avec ou sans rémunération, à condition qu'il exploite normalement une ou plusieurs lignes régulières de navigation ;

Soit par un transporteur occasionnel, mais uniquement moyennant rémunération.

Reprenons chacun des termes de cette phrase pour essayer d'en dégager le sens et les conséquences.

D'abord : « La Convention s'applique à tout transport international. » Quelles conditions doivent être réunies pour qu'un transport soit considéré comme tel ? Suffit-il qu'il passe par le territoire de plusieurs États différents ? Non. Le fait pur et simple de se rendre ou de s'arrêter dans un pays autre que celui du point de départ — comme de France en Espagne ou de

France au Maroc, avec arrêt en Espagne — était trop incertain pour être retenu comme critérium. Supposons que, pendant son voyage, un aéronef soit obligé d'atterrir en pays étranger, voilà un transport qui serait devenu de ce chef international. Et, vice versa. Comment se baser sur un événement qui peut être accidentel et involontaire, par conséquent imprévisible et susceptible de bouleverser l'économie des contrats établis ? Aussi l'article 1, alinéa 2, a-t-il adopté cet autre moyen de qualification : seule l'intention des parties contractantes confère au transport le caractère international (1). D'où preuve plus facile à apporter, clarté et certitude dans les transactions.

Partant de ce principe, il devient indifférent que le transport soit ou non interrompu dans son exécution, et qu'il y ait ou non transbordement. La Convention se trouve ainsi applicable à de nombreux cas :

I° Lorsque le point de départ et le point de destination sont situés sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, le transport est en toute évidence international.

II° Mais si le point de départ et le point de destination sont situés sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante — colonies, protectorats, pays sous mandat, etc. — ce transport qui pourrait, au premier abord, sembler national, prend le caractère international, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité (2) d'une autre Puissance même non Contractante.

Tel sera le cas des lignes aériennes qui relient les métropoles à leurs colonies ou à leurs territoires éloignés comme Marseille-Hanoï, ou Londres-Le Cap, etc. Ne pas exiger que l'escale ait lieu nécessairement dans un Etat signataire, montre jusqu'à quel point la largesse d'esprit a été poussée.

(1) Rapport de M. Pittard à la Conférence de droit privé aérien de 1925.

(2) Ces termes ont été adoptés à dessein en 1928 pour préciser l'étendue d'application de la Convention. Pour engager chaque Etat de l'Empire Britannique (Union Sud-Africaine, Inde, etc.), il faut que chaque Etat ratifie spécialement la Convention, ou que le Roi d'Angleterre l'engage spécialement ou par mandat spécial, quoique chacun de ces Etats ratifiants ne soit pas séparé au sens de la Convention. La Délégation Britannique a donc suggéré ce texte tenant compte de leur situation particulière.

On a voulu, même dans cette hypothèse, assurer aux transporteurs aériens le bénéfice de la Convention de Varsovie, en augmentant d'autant la portée de celle-ci.

III° De plus, la modification des arrêts prévus au titre de transport, en cas de nécessité, ne pourra faire perdre au transport son caractère international (art. 8). Si, par suite des conditions météorologiques, le pilote se trouve obligé de dépasser le lieu de l'escale et de n'atterrir que sur le même territoire de son point de départ, comme la volonté des parties est l'élément déterminant, il y aura quand même transport international au sens de la Convention.

IV° Enfin le transport successif — c'est-à-dire celui qui doit être exécuté par plusieurs transporteurs différents — est considéré comme un transport unique et international du moment que les parties l'ont envisagé comme une seule opération. Ce qu'elles aient conclu un ou plusieurs contrats, même si un seul ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat, ou à l'autorité d'une même Haute Puissance Contractante (art. 1, al. 2). Un voyageur décide, par exemple, de se rendre par la voie aérienne de Berne à Buda-Pest. Il doit emprunter deux lignes indépendantes : Berne-Zurich et Zurich-Buda-Pest. Le trajet qu'il va effectuer est international, du seul fait que les parties l'ont considéré dans son unité et bien que le parcours Berne-Zurich doive s'effectuer sur le même territoire suisse.

Echappent donc à la définition de l'article I^{er} trois sortes de transport :

a) Les transports nationaux qui sont une petite minorité. « Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Puissance Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention », art. 1, al. 2 ;

b) Les transports dont les points de départ et de destination se trouvent, l'un dans un État contractant, l'autre dans un État non contractant. Aucune entente n'est possible entre les deux

pays. La Convention ne saurait être imposée à un État qui ne l'a pas signée; elle laisse place au droit commun. Dans le projet primitif de 1925, cette hypothèse était englobée par l'article 1. Le terme « Contractant » ne fut adjoint comme condition au caractère international du transport qu'en 1928 (3);

c) Les transports nationaux qui, ne faisant habituellement que survoler les pays étrangers, sont obligés d'y faire une escale forcée. Comme telle n'était pas l'intention des parties d'effectuer un semblable atterrissage, la Convention ne sera pas non plus applicable à ce contrat.

« Tout transport par aéronef de personnes, bagages, marchandises. »

On entend généralement par aéronef, tout appareil susceptible de s'élever en l'air, de s'y maintenir et par suite d'assurer un service de navigation. Avions, hydravions, dirigeables, hélicoptères, etc., peu importe. Les entrepreneurs aériens sont libres d'utiliser les engins qui leur conviennent, selon les nécessités des transports.

Dans le texte primitif du projet de Convention de 1925, le terme de « transport de caractère commercial » avait été employé pour désigner à la fois le transport de voyageurs et le fret. La formule actuelle lui fut préférée pour deux raisons. D'abord, sur la remarque de M. Clarke, délégué de l'Angleterre, que « cette expression était inconnue dans la jurisprudence britannique et que ces mots lui paraissaient impossibles à traduire en anglais ». Ensuite le C. I. T. E. J. A. a voulu éviter toute opposition apparente entre l'expression « de caractère commercial » et les termes « Avec ou sans rémunération ». Le transport commercial implique naturellement une rémunération et il y aurait eu une contradiction peu heureuse à le définir de la sorte. Tout en signifiant la même chose, la formule « transport de personnes, bagages, marchandises » est infiniment plus claire. Elle doit

(3) Texte de l'article 1, alinéa 2 dans le projet de 1925: « Doit être qualifié transport international, celui dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point d'arrivée sont situés dans deux États différents, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement. »

cependant être complétée par l'article 2, al. 2 : « Sont exceptés de l'application de la présente Convention les transports effectués sous l'empire des Conventions postales internationales. » La poste est actuellement la grande ressource de la navigation aérienne. On peut même dire qu'elle fait vivre le plus gros des lignes nationales et internationales. Rien d'étonnant, par conséquent, puisque la poste aérienne est florissante, qu'elle reste soumise à ses statuts particuliers (Conventions de La Haye : 1927, de Bruxelles : octobre 1930, de Prague : juin 1932). Mais il valait mieux indiquer cette exception, car l'Etat ne l'exploite pas toujours directement. Ce sont les compagnies de navigation — en vertu de contrats passés avec l'Etat — qui se chargent, en plus des voyageurs ou du fret, du transport de la correspondance et des colis postaux.

« Effectué soit par un entrepreneur de transport aérien avec ou sans rémunération, à condition qu'il exploite normalement une ou plusieurs lignes régulières de navigation... »

L'entrepreneur de transport est évidemment celui qui exploite de façon habituelle et continue une ou plusieurs lignes de navigation aérienne. Mais il y a ici cette particularité, c'est qu'au sens de la présente Convention, la personnalité de l'entrepreneur est indifférente. Les transports accomplis par les entreprises privées sont traités de la même manière que ceux qui peuvent être réalisés par l'Etat ou une personne de droit public. Art. 2, « La Convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public dans les conditions prévues à l'article 1. » Il suffit que l'Etat agisse, à titre commercial, comme un entrepreneur professionnel, pour être soumis à la Convention.

Une grosse difficulté s'était présentée à ce propos, qui n'avait pu être résolue complètement. L'intention du C. I. T. E. J. A. était bien que les transports exécutés à titre officiel, administratif ou militaire (4) par l'Etat sortaient totalement du cadre de la Convention. Parce qu'il y a là un exercice tout à fait en

(4) La délégation espagnole avait déposé un amendement exactement en ce sens.

contradiction avec le but poursuivi : l'aviation commerciale. Lorsque Sir Alfred Dennis, délégué de la Grande-Bretagne, vint demander l'insertion suivante au protocole de clôture : « Le Gouvernement Britannique déclare réserver la question de l'application de la Convention aux aéronefs appartenant à l'Etat, inclus les organes du Gouvernement Central qui jouissent, selon la loi anglaise, des prérogatives de la Couronne » (5), remettant ainsi en question un principe déjà repoussé en 1924, par la Convention de Bruxelles, à propos des navires d'Etat, les autres délégués s'émurent à juste titre. Devant les conséquences d'une telle réserve, ils demandèrent qu'elle fût étendue à tous les Etats et — afin d'en atténuer quelque peu la portée — qu'elle fût inscrite dans un protocole additionnel au lieu de l'être dans la Convention même. De sorte que, si le Gouvernement Britannique décidait de ne pas donner suite à son amendement, le protocole pourrait être supprimé très facilement. En vertu de celui-ci, « Les Hautes Puissances Contractantes se réservaient le droit de déclarer au moment de la ratification ou de l'adhésion que l'article 2, alinéa premier, ne s'appliquerait pas aux transports internationaux aériens effectués directement par l'Etat, ses colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tout autre territoire sous sa souveraineté, sa suzeraineté ou son autorité. » Heureusement, à la date du 20 avril 1933, aucun des Etats signataires n'avait demandé à se prévaloir de la réserve ci-dessus — pas même l'Angleterre qui en avait été l'instigatrice. — Il y a donc tout lieu de croire qu'elle n'aura pas d'autre suite. Et il faut s'en féliciter. Présentement cette disposition — si elle avait été maintenue — n'aurait pas eu grand jeu. L'U. R. S. S. exceptée, les transports aériens sont assurés partout par des compagnies privées. Mais, en admettant que la tendance centralisatrice — comme elle est en train de s'affirmer en Allemagne — arrive à se répandre sur le terrain international et, que les transports aériens viennent aux mains de l'Etat, la Conven-

(5) L'U. R. S. S. avait également déclaré réserver l'application de la Convention aux aéronefs qui dépendent de l'Etat. Comme c'est le seul pays où l'Etat assure le commerce, donc les transports, cette réserve aurait eu la conséquence de placer l'U. R. S. S. complètement en dehors de la Convention.

Mais M. Sabanine ayant dit à Varsovie en 1929, qu'en cas de non-acceptation d'une stipulation dans le sens de la réserve britannique, il était prêt à retirer son amendement, tout dépendait donc de la décision anglaise.

tion de Varsovie aurait perdu singulièrement de son utilité. Ce n'aurait été rien moins que de lui soustraire — non plus les transports à titre public — mais les transports commerciaux.

« Avec ou sans rémunération. » La rémunération sera la règle, puisque la Convention vise essentiellement les transports rétribués. Mais, à côté de ceux-ci, l'entrepreneur sera inévitablement amené à accomplir des transports à titre gracieux soit pour être agréable à un passager favorisé, soit par complaisance envers un préposé non dans l'exercice de ses fonctions. Seulement il était à craindre que les dispositions de la Convention ne puissent être éludées par le déguisement du contrat en transport gratuit, si ce dernier restait en dehors de leur domaine d'application. Aussi a-t-on retiré l'échelle à toute fraude possible en étendant la norme internationale aux transports gratuits comme à titre onéreux.

« A condition qu'il exploite normalement une ou plusieurs lignes régulières de navigation. » Sur la proposition des délégués français de soustraire à la définition des transports soumis à la Convention ceux qui ne peuvent être effectués dans des circonstances normales (6), il a été adopté un certain article 34 au titre des Dispositions Générales et Finales. Cet article qui a été mis en discussion pour la première fois à Varsovie, c'est-à-dire tout à la fin des travaux du C. I. T. E. J. A., est le fruit d'une décision de la dernière heure. Plutôt que de laisser l'incertitude planer sur ces transports et par conséquent la porte ouverte à la mauvaise foi, il a semblé préférable de déclarer nettement qu'ils demeureraient sous l'empire du droit commun.

Cet article 34 prévoit deux cas :

1° « La présente Convention n'est pas applicable aux transports internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne. » Comment laisser, en effet, les règles spéciales aux transports internationaux déjà constitués, régir ceux qui ne sont pas encore nés ? Les essais d'établissement de lignes aériennes — comme la tentative

(6) Des dispositions analogues ont été reconnues en 1924 dans la Convention de Bruxelles sur les transports maritimes internationaux.

transaharienne actuelle France-Madagascar — représentent de gros frais et beaucoup de travail. Ils ne peuvent, au premier voyage, être organisés ni prévus avec une précision suffisante. Souvent des aéronefs, des moteurs d'un type nouveau — appropriés à la ligne projetée — doivent être utilisés qui, en dehors des formalités d'admission, des essais habituels, n'ont pas autrement fait leurs preuves. Si des marchandises — rarement des passagers — sont embarqués, c'est le plus souvent gratuitement, justement parce qu'on ne sait dans quelles conditions s'accomplira le voyage et, de plus, qu'il n'est guère possible de garantir la durée du transport et le parcours exacts.

Naturellement, cette situation particulière ne concerne que les premiers vols d'essai. Dès que l'entreprise aérienne commence à transformer la tentative en service régulier, l'état d'exception cesse.

2° Ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Cette deuxième formule, quoique plus générale, ne trouvera pas à s'appliquer, en fait, à davantage d'hypothèses que la première. Les transports internationaux qui présenteront un caractère exceptionnel seront relativement rares. Tel, le cas d'un aéronef qui va porter secours à un autre avion accidenté ; ou encore qui part à la recherche d'explorateurs égarés qu'il recueille. Ce transport est effectué dans des conditions tout à fait imprévisibles. Il faut compter sur des pertes de temps éventuelles, des difficultés d'atterrissage ou de décollage, des surcharges possibles, etc. Toutes circonstances qui empêchent de le considérer comme un transport ordinaire et habituel.

Encore doit-on distinguer et ne pas étendre cet article 34, alinéa 2, aux courses par avions-taxis. Toutes les compagnies aériennes, à la demande d'un client, le font conduire à l'endroit où il désire. On ne peut dire que ce sont des transports réguliers et pourtant ils rentrent bien dans le cadre de l'exploitation aérienne normale.

Cet article 34 ne fut pas sans rencontrer de l'opposition parmi les délégués des différentes nations. Il semblait rigoureux — les titres de transport mis à part — de retirer au

transporteur aérien le bénéfice de la limitation de responsabilité dans ces deux cas. Mais, en y réfléchissant, il n'y a pas d'inconvénients, au contraire, à rendre le droit commun applicable. En effet, de deux choses l'une : ou bien la Convention apporte un régime de responsabilité plus lourd qu'en droit national, et dans ces pays, les compagnies aériennes seront fort aises d'y échapper pour les hypothèses exceptionnelles ; ou, au contraire, elle est une source d'allégement et, si nous songeons que beaucoup d'États sont arrivés en pratique à l'exonération complète, les transporteurs ne seront pas embarrassés pour se couvrir contre l'application du droit commun. La Convention gagne donc en solidité ce qu'elle perd en étendue apparente. Car « il vaut mieux, plutôt que d'entériner les violations de la Convention, les autoriser d'abord » (7).

« Soit par un transporteur occasionnel, mais à la condition expresse que ce fut moyennant rémunération. »

Il se peut qu'un sportsman ou un touriste emmène un ami à son bord ou véhicule des bagages ou marchandises pour le compte de celui-ci. Va-t-il tomber sous notre régime juridique international ? Du deuxième alinéa de l'article 1 : « La convention s'applique également aux transports gratuits effectués par une entreprise de transport aérien », on déduit, a contrario, qu'elle ne s'étend pas aux transports accomplis à titre de complaisance par des particuliers. La raison de cette exclusion est bien simple : le transport occasionnel gratuit sort totalement de l'objet de l'aviation commerciale. Ce n'est qu'en prenant un caractère lucratif, par la rémunération du service rendu, que la Convention de Varsovie lui devient applicable comme aux autres transports. Mais, que faut-il entendre au juste par rémunération ? Le fait pour l'usager de contribuer aux frais de transport en remboursant la dépense d'huile, d'essence, ou d'offrir une compensation d'un autre ordre, constitue-t-il une rétribution suffisante ? M. Pittard (8) qui s'est posé la question conclut par la négative. « Le transport ne devrait être considéré

(7) Cf. M. Ripert Varsovie 1929-60.

(8) De la responsabilité en matière de transport occasionnel gratuit. *Revue jur. int. de la locomotion aérienne* 1931.

comme tel que lorsque la rémunération a été prévue et forme l'une des clauses du contrat. » Il n'y a aucun doute possible. La volonté des parties est le seul élément déterminant. Tout dépend du caractère qu'elles ont donné au transport et s'il a été établi un contrat préalable.

Quid alors du transporteur particulier à titre gratuit ? Il semble bien durement traité. Impossible pour lui d'organiser ses risques comme l'entrepreneur professionnel, donc de s'assurer convenablement, sinon à des primes fort chères. Le droit commun est généralement plus sévère pour les transports gratuits qu'onéreux. En fait, il n'y a pas à s'apitoyer sur son sort, car il sera bientôt réglé. Cette question a été effleurée au cours des délibérations du C. I. T. E. J. A. pour être remise à un peu plus tard. Elle est prévue comme devant faire l'objet d'une Convention Internationale pour la réglementation de la responsabilité des transporteurs sans contrat.

En conséquence de ces dispositions, et malgré les exceptions que nous avons signalées au fur et à mesure, la Convention de Varsovie trouvera à s'appliquer à l'ensemble des transports commerciaux aériens internationaux.

Le protocole de l'article 2, qui était si susceptible de nuire à la généralité de son objet, disparaît, puisque l'Angleterre ne l'a pas ratifié. Il est donc fort heureux que le danger d'une semblable restriction soit écarté et que la Convention garde ainsi toute son intégrité (9).

(9) Une réserve d'un autre ordre est inscrite sous l'article 40 : Les Hautes Puissances Contractantes pourront, au moment de la signature du dépôt des ratifications ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité ou à tout autre territoire sous suzeraineté. En conséquence, elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle. »

« Elles pourront aussi, en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente Convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté. » Disposition — qui est la reproduction de l'article 11 de la Convention de Bruxelles — fort légitime en soi, car un État ne peut contraindre des pays ou territoires, à adhérer à la Convention ou à la dénoncer, sous prétexte qu'il possède certains droits sur eux.

CHAPITRE II

Des titres de transport aérien international

La Convention de Varsovie prévoit trois titres de transport :

le billet de passage,

le bulletin de bagages,

la lettre de transport aérien, qui correspondent respectivement aux transports internationaux par avion de personnes, de bagages et de marchandises. Seuls les menus objets qui demeurent sous la garde du voyageur ne donnent pas lieu à l'établissement d'une pièce particulière.

Avant de commencer à étudier chacun de ces titres dans une section différente, cherchons à dégager les caractères généraux qui leur sont communs à tous les trois.

Ce qui frappe, en premier lieu, c'est l'inspiration directe et presque complète de la Convention de Berne. Le chapitre deuxième est celui qui lui a le plus emprunté.

Les principes essentiels de la C. I. M. et de la C. I. V. s'y retrouvent. Plusieurs articles de la C. I. M. ont même été repris à peu près textuellement. Tels l'article 10 relatif à la responsabilité de l'expéditeur pour l'exactitude de ses indications et déclarations contenues dans la lettre de transport (article 7, C. I. M.), les articles 13 et 14 concernant les droits du destinataire (article 16, C. I. M.), l'article 16 qui énumère les documents nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane et de police (article 13, C. I. M.). D'autres ont été plus ou moins remaniés. Sont dans ce cas, les dispositions qui se rapportent à la liste des mentions devant figurer sur tout titre de transport, la distinction des mentions obligatoires et facultatives,

les droits respectifs et successifs de l'expéditeur et du destinataire, la valeur probatoire du titre de transport, etc.

La Convention de Berne ayant donné d'excellents résultats sur ce point, il n'y avait pas de solution meilleure que celle de suivre ses préceptes pour des formalités que les conditions de la navigation aérienne ne rendent pas sensiblement différentes.

Toujours d'après son exemple et pour favoriser l'uniformisation de ces titres, il a été préparé — sous la forme d'un vœu du C. I. T. E. J. A. — un modèle de billet de passage, de bulletin de bagages et de lettre de transport dont l'adoption est vivement recommandée.

Second trait commun : la sanction est la même pour le billet de passage, le bulletin de bagages et la lettre de transport. Ce ne fut toutefois pas sans mal que les délégués arrivèrent à s'entendre sur le caractère à donner à ces trois titres. Les uns étaient d'avis de laisser aux contractants la liberté de les établir. Faculté qui eût fort diminué la valeur de la Convention, car les parties en auraient tout naturellement évité l'application chaque fois qu'elles l'auraient jugé à propos. C'est pourquoi M. Medeiros do Paço (1) disait en 1928 : « Qu'il serait dangereux de laisser le moindre doute à cet égard. D'autant plus qu'il y a un grand intérêt d'ordre pratique à rendre le connaissance obligatoire pour combattre les fraudes, pour le contrôle des articles dont l'exportation est défendue et pour l'évasion desquels les voies aériennes pourraient se prêter d'une manière particulière. » Les autres, tout en reconnaissant la nécessité du titre de transport, se partageaient en deux camps : les premiers, partisans d'une sanction pénale, les seconds, d'une réparation civile dans la mesure où un dommage aurait été causé. Ce fut une solution intermédiaire qui prévalut, transaction entre les systèmes continental et britannique. L'usage du titre de transport n'est pas obligatoire en ce sens que rien n'empêche le transporteur de s'en dispenser. Mais son intérêt est de le dresser régulièrement, avec les mentions essentielles. Car il s'exposerait, en ne le faisant pas, à perdre tous les avantages accordés par la Convention. Sanction indirecte, mais automatique. D'où la formule

(1) Délégué du Brésil, 3^e session 24-29 mai 1928, p. 40.

généralisée aux trois titres de transport : « L'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en est pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Si le transporteur accepte des marchandises [ou des voyageurs, ou des bagages] sans qu'il ait été établi de titre de transport ou si celui-ci ne contient pas les mentions requises, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité. »

Enfin, troisième trait commun : chacun des titres de transport doit contenir un certain nombre d'énonciations — que nous verrons en détail —. Mais celles-ci ne sont pas limitativement énumérées. Il sera toujours possible d'en augmenter la liste, si les circonstances l'exigent. Cette disposition mérite d'être confrontée avec l'article 6 § 7 de la Convention de Berne qui « ne permet d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations que si elles sont prescrites par les lois et règlements d'un Etat et ne sont pas contraires à la Convention ». La raison de cette différence est que les chemins de fer ont derrière eux tout un passé de jurisprudences et de législations nationales. La navigation aérienne, au contraire, appelée dès ses débuts à assurer des services internationaux, n'a pas encore de base suffisante. Il y a des initiatives, des règlements dont l'urgence se révélera au fur et à mesure et qu'il faut laisser évoluer sans entraves.

Tel est si bien l'esprit dans lequel la Convention a été conçue que l'article 33 pose en principe général la liberté entière d'action du transporteur du moment que ses règles sont respectées : « Rien ne peut empêcher le transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport (2) ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec la présente Convention. » Malgré son désir évident de réaliser le maximum de bénéfices, le transporteur peut ne pas tenir, dans certains cas, à conclure un contrat ou tout au moins ne vouloir y consentir qu'à des conditions déterminées. Que, par exemple, à chaque voyage, il ne veuille pas dépasser un chargement limite et que pour

(2) Article 5 C. I. M. « le chemin de fer ne peut, sauf exception, refuser d'accepter les contrats de transports internationaux qui lui sont proposés ».

cette raison il refuse tout surplus ; ou qu'il n'accepte pas des colis présentant des dimensions gênantes, voilà qui est très légitime. C'est un droit qui tient compte des difficultés actuelles de l'aviation commerciale. La Convention a donné les directives. Il appartient maintenant aux praticiens de les développer et de les interpréter. Nous allons étudier successivement :

SECTION I : *Le billet de passage.*

SECTION II : *Le bulletin de bagages.*

SECTION III : *La lettre de transport aérien.*

SECTION I

Le billet de passage

Le billet de passage (3) est le titre constatant que le prix du transport a été versé par le voyageur. Suivant l'usage répandu dans les compagnies aériennes, il est établi en un seul exemplaire détaché d'un carnet à souches. Comme il est appelé, le cas échéant, à apporter la preuve des conditions du transport, il doit contenir un certain nombre d'indications, savoir :

- a) Le lieu et la date de l'émission ;
- b) Les points de départ et de destination ;
- c) Les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international ;
- d) Le nom et l'adresse du ou des transporteurs ;
- e) L'indication que le transport est soumis au régime de responsabilité établi par la présente Convention.

Ces mentions ont été intentionnellement réduites au minimum, afin de simplifier les formalités à remplir et de faciliter l'administration des transports aériens. « Les compagnies

(3) Loi du 31 mai 1924, art. 46 : « Le contrat de transport des passagers doit être constaté par la délivrance d'un billet ».

aériennes ne disposant pas dans les stations respectives d'un personnel aussi nombreux que les compagnies de chemin de fer ou maritimes, il est nécessaire que le personnel soit déchargé de tout travail d'écritures qui n'est pas absolument indispensable » (4). De son côté, le passager trouve sur son billet les précisions relatives à l'exercice éventuel de l'action en responsabilité et il est suffisamment renseigné sur les conditions du voyage qu'il entreprend. Il n'eût donc pas été adroit de s'appesantir sur des points de détail. C'est pourquoi, les propositions d'insérer le prix du transport, les noms, adresse, nationalité des voyageurs furent écartées. L'exigence des arrêts prévus et l'indication de la voie à suivre ont été atténuées par la possibilité pour le transporteur : « de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité ». L'Association Internationale du Trafic Aérien (I. A. T. A.) avait beaucoup insisté sur la difficulté de les garantir. Comme il est cependant utile qu'un certain itinéraire soit fixé, l'adoption de cette réserve était le moyen terme cherché.

Les délégués se sont demandé si le billet de passage serait cessible ou non. Il était malaisé de lui conférer un caractère aussi absolu, car l'un et l'autre ont des avantages et des inconvénients. Comment, en effet, empêcher le voyageur d'envoyer une tierce personne louer sa place ? Ce qui ne serait pas possible avec un titre de transport nominatif. D'autre part, il y a grand intérêt à connaître les noms et adresses des passagers. C'est en quelque sorte leur assurer la propriété du billet. Le projet d'ajouter dans un alinéa 4 une mention portant que « sur la demande, soit du transporteur, soit du voyageur, le billet pourrait être nominatif et porter le nom et l'adresse du voyageur » fut repoussé.

Les parties demeurent donc libres de stipuler l'incessibilité. En pratique, les difficultés s'aplaniront, car les compagnies prennent généralement soin de faire signer les billets au moment de la délivrance. De plus, les listes réglementaires de bord (5) qui

(4) Argument de l' I. A. T. A. pour demander le retrait de la mention des arrêts prévus.

(5) Loi française du 31 mai 1924, article 46 : « Il est dressé une liste nominative des passagers embarqués dont le duplicata doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué sur leur demande aux autorités chargées de la police de la circulation. »

doivent forcément contenir les indications se rapportant à chaque passager seront, à l'occasion, utilement consultées. En tous cas, les mentions du billet de passage ne sont pas limitées, les contractants pourront toujours les compléter par d'autres, s'ils le jugent nécessaire.

Sanction

Le jeu de la sanction est très simple. L'article 3 ne fait aucune distinction entre les mentions : « le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes ». Autrement dit, toutes sont obligatoires. Faute par lui d'accepter un voyageur sans qu'il ait été établi de titre de transport ou si celui-ci est irrégulier — c'est-à-dire s'il ne porte pas les mentions requises — le transporteur est le seul puni : « Il perd le droit de se prévaloir des dispositions qui excluent ou qui limitent sa responsabilité. » Comme le billet de passage n'est qu'un instrument de preuve, le contrat par lui-même n'est aucunement affecté de son absence, de son irrégularité ou de sa perte. Il n'en demeure pas moins valable et soumis aux règles de la présente convention.

Le transporteur ne doit donc pas manquer de se conformer à ces prescriptions.

SECTION II

Le bulletin de bagages

On entend ici par bagages, les objets (malles, valises, etc.), qui suivent le voyageur dans ses déplacements, mais dont la garde est confiée au transporteur. Ne doivent donc pas être considérées comme telles, les menues choses que le passager conserve avec lui durant le trajet (sacs à mains, manteaux, etc.).

La prise en charge doit être constatée par un bulletin de bagages dressé en double exemplaire dont l'un est remis au voyageur pour lui permettre d'obtenir la délivrance de ses colis à l'arrivée, L'autre, qui demeure au transporteur, ne jouera qu'un rôle complémentaire de preuve, si le premier vient à être égaré.

Parmi les mentions du bulletin de bagages énumérées à l'article 4, certaines sont les mêmes que celles du billet de passage :

- a) Le lieu et la date de l'émission ;
- b) Les points de départ et de destination ;
- c) Le nom et l'adresse du ou des transporteurs ;
- d) L'indication que le transport est soumis au régime de responsabilité établi par la présente Convention.

Mais les autres lui sont particulières :

e) Le numéro du billet de passage. Cette mention a permis de supprimer celle des arrêts prévus qui existe déjà sur le billet de passage. Le bulletin de bagages n'étant, somme toute, que l'accessoire du billet de passage, sans lequel il ne serait pas établi. Donc, rien de plus facile que de s'y reporter ;

f) L'indication que la livraison est faite au porteur du bulletin. Formule exacte de la Convention de Berne, qu'il ne faudrait pas interpréter en ce sens que « tout porteur » est susceptible d'opérer le retrait des bagages (6). Si le transporteur nourrissait quelque doute envers l'individu porteur du bulletin, il aurait évidemment le droit de refuser la délivrance. C'est l'application des règles habituelles de la bonne foi ;

g) Le nombre et le poids des colis ;

h) Le montant de la valeur déclarée conformément à l'art. 22, alinéa 2.

Sanction

La valeur du bulletin de bagages est la même que celle du billet de passage : « l'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin de bagages n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en est pas moins soumis aux règles de la Convention ». Toutefois, le transporteur perdra le bénéfice des exonérations de la Convention, non seulement s'il accepte des

(6) Il y a cette autre formule dans la Convention de Berne : le chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si le porteur du bulletin a qualité pour prendre livraison, art. 21, C.I.V.

bagages sans avoir délivré de titre, mais s'il omet l'une des mentions placées sous les lettres *d) f) h)*. Ce sont :

d) Le numéro du billet de passage ;

f) Le nombre et le poids des colis ;

h) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

Ces trois mentions sont seules considérées comme obligatoires. Les autres restent facultatives, puisque la sanction ne les atteint pas. Soit qu'elles se retrouvent sur le billet de passage comme les mentions *a) b) c)* déjà englobées par la lettre *d)* exigeant le numéro du billet de passage. Soit qu'elles renvoient tout simplement aux règles générales de la bonne foi comme *e)* la livraison est faite au porteur du bulletin.

Ou encore *g)* montant de la valeur déclarée, parce qu'il ne dépend que du voyageur, désireux d'élever le chiffre de responsabilité auquel il a droit, de la faire insérer.

Ne sont donc retenues comme obligatoires que les mentions dont l'oubli, volontaire ou non, pourraient avoir des conséquences préjudiciables à la preuve et à la reconnaissance des bagages.

SECTION III

La lettre de transport aérien (7)

Le terme de « lettre de transport aérien » fut admis à la deuxième session du C. I. T. E. J. A. (avril 1927) pour désigner le titre qui constate l'existence et les conditions du contrat de transport de marchandises par avion. Il fallait trouver une expression meilleure que celles de « lettre de voiture » ou de « connaissance » trop particulières aux droits terrestre et maritime. En effet, tout en ayant grand profit à tirer de

(7) Loi du 31 mai 1924, art. 39 : « Le contrat de transport de marchandises par air est constaté par une lettre de voiture ou un récépissé. Ce titre doit contenir, outre les énonciations prévues par l'article 102 du Code de Commerce, l'indication que le transport est effectué par aéronef ».

l'expérience des autres moyens de locomotion, la navigation aérienne a besoin de garder son caractère propre et d'éviter des rapprochements nuisibles à son indépendance. D'où le choix du vocable plus moderne de « lettre de transport aérien ».

Ce titre doit répondre à deux séries de conditions :

- 1° Quant à la forme ;
- 2° Quant aux mentions.

1° Conditions de forme

Trois personnes sont intéressées au contrat de transport de marchandises : l'expéditeur, le transporteur et le destinataire entre lesquels il existe des rapports de droit. Ce sont :

- a) entre l'expéditeur Primus et le transporteur Secundus ;
- b) entre le transporteur Secundus et le destinataire Tertius ;
- c) entre l'expéditeur Primus et le destinataire Tertius.

Il est donc indispensable de ménager la preuve de chacun de ces rapports de droit.

Par qui la lettre de transport aérien doit-elle être dressée ? En principe et d'après l'article 6, c'est à l'expéditeur qu'il appartient de l'établir. Mieux que personne, il se trouve à même de fournir les indications relatives aux marchandises, soit les plus importantes. Mais, à la demande de l'expéditeur, le transporteur pourra également rédiger la lettre de transport ; il sera alors considéré jusqu'à preuve contraire comme agissant pour le compte de l'expéditeur. C'est ce qui arrivera, la plupart du temps. Comme le transporteur détiendra les modèles tout imprimés de la lettre de transport, lui ou son agent la rempliront sous la dictée de l'expéditeur.

Au cas d'un envoi de plusieurs colis, il est loisible au transporteur de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes (article 7).

La lettre de transport sera établie en autant d'exemplaires originaux et de même valeur que de parties intéressées, c'est-à-dire trois. Chacun d'eux devra porter les indications et signatures qui le rendent opposables à la partie dont elle émane. Soit :

I. — Sur chaque exemplaire, la mention de celui auquel il est destiné. Le premier portera : « Pour le transporteur », le deuxième : « Pour le destinataire », le troisième ne portera rien, puisqu'il reste à l'expéditeur.

II. — Sur chaque exemplaire la signature de la ou des parties qui s'engagent : de l'expéditeur sur l'original réservé au transporteur, de l'expéditeur et du transporteur sur celui du destinataire, du transporteur seulement sur celui qui demeure à l'expéditeur. La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre ; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

A quel moment la lettre de transport aérien sera-t-elle remise ? en même temps que les marchandises. Sur les trois exemplaires, le transporteur en rendra un, signé, à l'expéditeur en guise de reçu, après l'acceptation des colis. Il gardera les deux autres dont l'un sera pour lui et l'autre accompagnera les marchandises à destination.

2° Mentions

Dix-sept mentions doivent figurer sur la lettre de transport aérien, quoique pas toutes au même titre. Les unes sont obligatoires — comme celles qui sont placées à l'article 8 sous les lettres de *a*) à *i*) inclusivement et *q*) — sous peine d'encourir la sanction prévue par la Convention. Les autres — quoique hautement recommandables — sont laissées à l'appréciation facultative des intéressés.

Sont d'abord exigées les indications relatives au transport lui-même :

a) le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi ;

b) les points de départ et de destination ;

c) les arrêts prévus sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international.

Mention rendue plus importante ici par le fait que les marchandises voyagent seules. Il est indispensable que l'expéditeur puisse demander qu'elles empruntent une voie plutôt que telle

autre, pour des raisons douanières. Ce, afin qu'elles évitent les pays où elles risqueraient d'être arrêtées ou confisquées ;

d) le nom et l'adresse de l'expéditeur ;

e) le nom et l'adresse du premier transporteur. Ceci, en cas de transport successif, pour réserver le recours de l'expéditeur si des dommages adviennent aux marchandises en cours de route. On voit, en effet, à l'article 30, que « s'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur » ;

f) le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu ;

g) l'indication que le transporteur est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention ;

mais restent d'un emploi libre, les mentions suivantes :

k) le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer ;

l) si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais ;

m) le montant de la valeur déclarée conformément à l'art. 32, alinéa 2 ;

n) le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien ;

o) les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien ;

p) le délai de transport et l'indication sommaire de la voie à suivre, s'ils ont été stipulés (via).

Viennent ensuite les indications propres aux marchandises. L'avion ne dispose que d'une place restreinte et ne peut emporter qu'une charge limitée. Toutes les marchandises ne se prêtent pas également au transport aérien, selon qu'elles sont plus ou moins lourdes, encombrantes, ou qu'elles présentent un danger quelconque, d'inflammabilité, par exemple. Souvent des objets, sous un petit volume, représentent un grand prix : bijoux, sérums, etc. Il faut donc décrire complètement les marchandises qui prennent la voie de l'air, afin que le transporteur ait toutes facilités pour parer aux risques et organiser ses services d'expédition. Savoir :

g) la nature de la marchandise (8) ;

h) le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis ;

i) le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise ;

j) l'état apparent de la marchandise et de l'emballage ;

Le transporteur ne saurait, sans injustice, encourir de responsabilité pour un colis qu'il reçoit déjà avarié. Son intérêt est donc, bien que la mention *j)* ne soit pas obligatoire, de ne pas l'oublier.

En revanche, il n'est pas nécessaire d'insérer le nom du commandant, ni le numéro de l'appareil, comme M. Cogliolo l'avait demandé. Depuis longtemps déjà, en droit maritime, ce n'est pas l'instrument du transport qui compte pour l'expéditeur, mais la solvabilité du transporteur (9). Le connaissement porte que le transport sera effectué « ou par tout autre navire ou par l'un des suivants ». La question n'est donc plus de mise, à plus forte raison, en droit aérien. Il suffit que soient respectées les conditions que nous avons vues. Aux parties de juger s'il convient d'en ajouter d'autres.

Valeur et sanction de la lettre de transport

Valablement dressée, la lettre de transport aérien a la valeur et la force probante d'un acte sous seing privé ordinaire. Le contrat lui-même existe dès l'échange des consentements et les parties en rédigeant ce titre ne font que se réserver la preuve. Mais la lettre de transport a une conséquence immédiate et particulière : du seul fait qu'elle est établie dans les formes des articles 6 et suivants, le contrat se trouve placé sous le régime de la Convention de Varsovie. M. de Vos disait, à ce sujet, dans son rapport au C. I. T. E. J. A. du 25 septembre 1928 : « La Convention n'impose pas l'obligation de la lettre de transport, mais elle dit que lorsque celle-ci existe, les dispositions de

(8) Dans la loi du 31 mai 1924 : « Il doit être dressé par le transporteur un manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées. » « Un duplicata du manifeste doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué sur leur demande aux agents chargés de la police de la circulation et aux agents des douanes », art. 40.

(9) Cf. M. Ripert 2^{me} session, p. 28.

la Convention s'y appliquent ». Il y a là un moyen ingénieux d'é luder les règles du droit commun, car les contractants ont tout bénéfice à posséder le titre en question.

La lettre de transport fait foi jusqu'à preuve contraire de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport. En d'autres termes elle marque le point de départ et les conditions de la responsabilité du transporteur.

Pour les énonciations relatives aux marchandises, l'article 11 fait une distinction :

a) Certaines font foi jusqu'à preuve contraire. Ce sont les mentions qui ont trait au poids, aux dimensions, à l'emballage, au nombre de colis ou à leur état apparent. Le transporteur ne peut pas ne pas remarquer ces caractères qui sont le conditionnement de la marchandise. On considère qu'il les connaît et les accepte comme tels. Par conséquent, pour renverser cette présomption, il lui faudra apporter la preuve que ces indications sont inexactes ;

b) Quant aux autres mentions, elles ne font preuve contre le transporteur que si vérification en a été faite contradictoirement, par lui, en présence de l'expéditeur et constatée sur la lettre de transport. En effet, la quantité, le volume, l'état non apparent de la marchandise (10) ne sautent pas aux yeux dès l'abord. Ils demandent un examen plus ou moins minutieux. Très souvent, comme il n'a ni le temps ni la possibilité de le faire au moment de la réception, le transporteur s'en remet à la bonne foi de l'expéditeur, sans pousser plus loin ses investigations. C'est pourquoi il aurait été fort injuste qu'il eût à répondre de l'exactitude de ces énonciations.

Quelles sont les conséquences de l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de transport ? Comme pour les autres titres de transport, elles « n'affectent ni l'existence, ni la validité du contrat qui n'en reste pas moins soumis aux règles de la présente Convention ». Mais ici, le transporteur n'est pas toujours le seul à en supporter la responsabilité. Dans certains cas, c'est l'expéditeur qui lui est substitué, quoique dans des conditions différentes.

(10) « La nature de la marchandise » n'a pas été mentionnée dans cet article 11, car ce peut être quelque chose de très variable et le transporteur n'est pas en mesure de la vérifier.

Trois hypothèses peuvent se présenter :

A. — Il n'y a pas eu de titre établi.

B. — Le titre est irrégulier.

C. — Il a été perdu.

A. — Il n'y a pas eu de titre établi.

Lorsqu'une expédition de marchandises est effectuée sans être constatée par une lettre de transport aérien, le transporteur « n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité ». Mais, à tous autres points de vue, le contrat devra suivre les directives de la Convention : ordres de l'expéditeur et du destinataire, délais, livraison, etc. Aussi ce cas sera-t-il rare. L'intéressé évitera de s'y mettre.

B. — Le titre est irrégulier.

L'irrégularité peut être imputable soit au transporteur, soit à l'expéditeur. Est-ce le transporteur qui accepte une lettre de transport ne contenant pas toutes les mentions considérées comme essentielles, c'est-à-dire celles qui sont indiquées à l'article 8 des lettres *a)* à *i)* inclusivement et *q)* ? les dispositions avantageuses de la Convention cessent de lui être applicables. Est-ce de l'expéditeur que provient l'irrégularité ? Il donne par exemple des indications fausses sur la quantité ou la nature de la marchandise. Cette dernière est appréhendée par la douane en cours de route. Procès-verbal est dressé à la personne qui s'est fiée à la fausse déclaration. Ou encore, un retard se produit dans la livraison à la suite d'une désignation erronée. L'article 10 pose que : « l'expéditeur est responsable de ses indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien ». Il aura donc à supporter la responsabilité « de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexacts ou incomplètes » (11). Que la faute soit du côté du

(11) Il avait été question primitivement de rendre la fausse déclaration intentionnelle passible d'une pénalité de principe comme en matière de chemin de fer, mais cette mesure a été jugée trop sévère.

La Convention Maritime de 1924 sur le connaissement, article 4, exonère le transporteur de toute responsabilité en cas de déclaration inexacte de valeur faite par le chargeur.

transporteur ou de l'expéditeur, la personne lésée a son recours assuré de toute manière. Le titre irrégulier pourra servir de commencement de preuve par écrit à charge de le compléter par d'autres moyens : témoignages, présomptions, etc.

C. — Le titre a été perdu.

Personne n'est incriminable dans ce cas, puisque, a priori, la lettre de transport a été rédigée régulièrement. La Convention s'applique intégralement et indistinctement aux trois parties. On recourra pour la preuve aux exemplaires qui subsistent et, si tous ont été égarés, aux moyens ordinaires.

CHAPITRE III

Droits et obligations des parties

Dans les transports de voyageurs et de bagages, la détermination des droits et obligations des parties n'offre pas de difficulté. Aucune disposition n'a donc été prévue à ce sujet en dehors des conditions d'établissement du billet de passage et du bulletin de bagages.

Au contraire, la conclusion du contrat de transport de marchandises crée entre les trois parties un réseau de droits et d'obligations dont elles ne sauraient se départir jusqu'à l'acceptation de la marchandise par le destinataire. C'est d'abord, pour l'expéditeur et le destinataire, la possibilité de faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, « chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans celui d'autrui », en qualité de mandataire, par exemple. En revanche, l'article 14 demande que « soient exécutées les obligations que le contrat impose » et l'article 15 établit que « les articles 12-13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux... » — ils sont, en effet, liés par un contrat de vente, d'échange ou autre, indépendant du contrat de transport — ; « ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent soit de l'expéditeur, soit du destinataire », c'est-à-dire aux ayants droit intéressés plus ou moins directement : commettants, créanciers, etc. Demeurant en dehors de l'exécution du transport, il est juste qu'ils n'en souffrent aucun tort. D'où « toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12-13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ».

Quant au transporteur, il est l'acteur principal au contrat.

Son rôle est de l'exécuter et d'obtempérer aux manifestations de volonté de l'expéditeur et du destinataire. Ses droits se bornent à exiger l'accomplissement des formalités requises.

Voyons donc de plus près en quoi consistent les droits et obligations :

- a) de l'expéditeur ;
- b) du destinataire ;
- c) du transporteur.

a) Expéditeur

1° Conformément aux règles générales du contrat de transport, il doit livrer la marchandise à expédier en bon état, rationnellement emballée, et respecter les conditions convenues.

2° Il est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi et de police. Il est seul responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés. Le transporteur n'est pas obligé de vérifier si ces renseignements ou documents sont exacts ou suffisants (art. 16).

3° Il est redevable au transporteur des frais résultant des modifications apportées dans la livraison sur son ordre.

Moyennant quoi, l'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise jusqu'à ce qu'elle ait été livrée et acceptée par le destinataire : « le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence ». Il a donc la faculté :

I° de retirer la marchandise à l'aérodrome de départ ou de destination ;

II° de l'arrêter en cours de route lors d'un atterrissage ;

III° de la faire délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien ;

IV° de demander son retour à l'aérodrome de départ. Enfin, si

le destinataire refuse la marchandise ou la lettre de transport, ou s'il ne peut être atteint l'expéditeur conserve son droit de disposition.

Toutefois l'exercice de ce droit n'est pas illimité. L'expéditeur ne pourrait, même en engageant sa propre responsabilité, causer un préjudice quelconque au transporteur ou aux autres expéditeurs en interrompant ou en retardant le voyage. C'est pourquoi les modifications ci-dessus ne sont reçues que si réalisables, par exemple si l'avion n'est pas déjà chargé et prêt à partir, auquel cas on ne pourrait procéder au débarquement des autres colis pour retirer celui qui est demandé. Le transporteur avisera immédiatement l'expéditeur de ce que l'exécution de ses ordres est impossible (art. 12).

b) Destinataire

L'article 13 met les deux obligations suivantes à la charge du destinataire :

1° de payer le montant des créances, c'est-à-dire le prix de la marchandise, si l'expédition est effectuée contre remboursement, les frais de transport et de douane, s'il y a lieu.

2° d'exécuter les conditions du transport contenues dans la lettre de transport.

En revanche, dès l'arrivée au point de destination il a le droit :

1° de demander au transporteur la remise de la lettre de transport.

2° de réclamer la livraison de la marchandise.

3° d'accepter ou de refuser la lettre de transport ou la marchandise.

4° Enfin, si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours (1) après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur

(1) Article 35 : « lorsque dans la présente Convention, il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables ».

les droits résultant du contrat de transport — autrement dit, à poursuivre la responsabilité du transporteur pour le préjudice à lui causé par la perte ou le retard des colis.

c) Transporteur

Il appartient au transporteur de veiller à l'exécution du contrat de transport. Mais, dans un ordre plus particulier, il est tenu :

1° En cas d'acte de disposition de l'expéditeur d'exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport délivrée à celui-ci sous peine d'être responsable — sauf son recours contre l'expéditeur — du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien (article 12).

2° Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, de l'en aviser immédiatement.

3° Sauf stipulation contraire, prévenir le destinataire dès l'arrivée de la marchandise (art. 13).

Par contre, le transporteur a le droit :

1° de demander l'établissement de plusieurs lettres de transport différentes quand il y a plusieurs colis ;

2° de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec la présente Convention.

Aucun article ne parle de la possibilité de transmettre la lettre de transport aérien. La même déduction doit donc être tirée que pour le billet de passage : liberté entière est laissée aux parties d'insérer une clause à ordre.

Des conséquences du dol

On peut se demander au premier abord quelle nécessité il y avait de reproduire sur le terrain international un principe contractuel aussi généralement admis. Tous les pays reconnaissent le dol comme vice du consentement quoique, ne le désignant pas toujours sous ce même terme [en Angleterre, par

exemple, c'est la wilfull misconduct ; ailleurs l'acte illicite intentionnel ou la faute intentionnelle]. Il est donc certain que cette notion aurait été appliquée. Seulement, la nullité ainsi prononcée risquait de replacer les conséquences du contrat sous l'empire du droit commun et d'atteindre aussi bien le transporteur que l'usager. Ce que le C. I. T. E. J. A. voulait éviter à tout prix. Il fallait, à la fois sanctionner le dol et maintenir le transport sous l'application de la Convention de Varsovie. D'où une forme de déchéance qui ne frappe que l'auteur du dol, comme il se doit. Article 25 : « le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol, ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol. Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés dans l'exercice de ses fonctions ».

Par suite, les compagnies aériennes n'auront pas la faculté, en cas de dol de leur part, d'invoquer pour se disculper aucune des causes d'exonération que nous allons voir : faute de la personne lésée, diligence raisonnable, faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation dans les transports de bagages et de marchandises. Et, au lieu de ne se voir condamner que dans les limites numériques de l'article 22, elles pourront avoir à rembourser intégralement l'indemnité demandée, y compris les dommages-intérêts (2).

C'est exactement la même sanction que dans l'hypothèse de l'absence ou de l'irrégularité du titre de transport. Pour tout ce qui ne concerne pas les avantages concédés au transporteur, la Convention continue à s'appliquer.

(2) Disposition analogue à l'article 36 de la C. I. M. où il est dit que « dans tous les cas où le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, l'ayant droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé, jusqu'à concurrence du double des maxima prévus ».

CHAPITRE IV

Du fondement de la responsabilité du transporteur aérien

L'une des premières questions — sinon la plus importante — qui se posait en abordant l'étude de la responsabilité du transporteur aérien était celle du fondement à lui attribuer. Sur quelle base fallait-il asseoir ces dispositions essentielles de la Convention de Varsovie ? Il y avait deux conceptions inégalement répandues dans les différentes législations nationales entre lesquelles on pouvait hésiter :

- 1° la théorie du risque,
- 2° la faute contractuelle.

Allait-on pencher vers la tendance moderne positiviste en vertu de laquelle le seul fait d'utiliser une chose dangereuse entraîne pour celui qui en tire profit, responsabilité pleine et entière des dommages qu'elle peut causer ? Périlleux entre tous les engins de transport, instrument encore capricieux et délicat aux mains de son pilote, l'avion semblait répondre parfaitement à cette définition. Seulement la théorie du risque ne prend en considération que le « dommage » et d'une manière objective, sans tenir compte des contingences. Elle ne se prête pas à ce que la responsabilité du préjudice causé puisse être écartée par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure (1). Un tel régime

(1) La loi allemande du 1^{er} août 1922 modifiée par les règlements du 6 février 1924 rend le transporteur responsable de tout dommage aux personnes et aux choses, quelle qu'en soit la cause. Article 19 : « Au cas où à la suite d'un accident survenu à l'occasion de l'exploitation d'un aéronef, un individu est tué ou un dommage causé soit au corps soit à la santé d'une personne, ou bien à une chose, le détenteur de l'appareil sera tenu de réparer ce dommage ». La faute de la victime peut seule écarter sa responsabilité (article 20).

Dispositions atténuées par la validité des clauses d'exonération.

qui n'existe ni dans la Convention de Berne, ni dans la Convention de Bruxelles aurait été infiniment trop dur et soudain. Il y a, en effet, des risques d'air assez semblables aux risques de mer (brumes, tempêtes, orages) que les entreprises de navigation ne peuvent prendre seules à dos et dont la pratique maritime a coutume de les décharger. Pourquoi être plus sévère pour le transporteur par avion ? En outre, dans la plus grande partie des pays du monde, les compagnies aériennes jouissent d'une liberté contractuelle qui leur permet de s'exonérer. Les accabler subitement d'une responsabilité obligatoire et absolue aurait été d'une bien mauvaise politique susceptible d'entraîner des bouleversements dans les conditions et les prix du transport. L'aviation commerciale a besoin, pour se développer, de grands ménagements, et, par conséquent, de passer par de prudentes transitions.

Il y avait aussi la théorie classique de la faute contractuelle. Tout préjudice causé par l'inobservation totale ou partielle d'un contrat donne lieu à réparation. Tenu de conduire à destination les voyageurs sains et saufs, les marchandises et bagages en bon état, le transporteur, en cas d'accident ou de dommage, est présumé en faute. A lui de prouver qu'il s'est produit un fait indépendant de sa volonté : faute de la personne lésée, cas fortuit ou de force majeure. Cette conception présente l'avantage d'être souple. Aussi fût-ce à elle que, dès le projet de 1923, on se rallia. Plusieurs délégués tenaient à ce que la responsabilité du transporteur aérien fût assez marquée de manière qu'aucune prépondérance ne lui appartint dans le contrat. « Il n'y a pas d'autre moyen de transport où l'inégalité soit plus grande. Le fait que l'avion vole agrandit la distance entre les rapports juridiques du transporteur et du transporté. Nonobstant leur caractère privé au point de vue formel, les compagnies sont très prochainement liées avec les milieux gouvernementaux, donc influentes et économiquement fortes » (2). La théorie de la faute permettait seule d'obéir à ce souci d'équité et de doser convenablement la responsabilité du transporteur aérien. D'où un système de responsabilité contractuelle atténué par quelques cas d'exonération.

Ce régime n'est évidemment applicable qu'aux accidents et dommages survenus à l'occasion du contrat de transport,

(2) M. Sabanine (U.R.S.S.) Varsovie 1929, p. 27.

soit dans la personne du voyageur, soit à ses bagages ou aux marchandises véhiculées. Il ne s'étend donc :

I° Ni aux accidents et dommages causés aux tiers de la surface qui doivent faire l'objet d'une prochaine Convention Internationale et pour lesquels le principe du risque a été adopté.

II° Ni aux conséquences des abordages aériens également à l'étude.

III° Ni aux dégâts et accidents arrivés en dehors de la période du transport aérien proprement dite.

En quoi consiste donc la responsabilité du transporteur aérien ? Elle se résumait primitivement dans la formule très claire que soutenait M. Ripert en 1928 à propos des passagers, mais qui était vraie aussi des bagages et des marchandises : « Interdiction pour le transporteur d'imposer son régime, mais, en revanche, exonération de tout ce qui ne dépend pas de lui ». D'un côté, respect obligatoire des droits de l'usager, de l'autre, exemption toutes les fois qu'une faute ne peut lui être reprochée. Malheureusement l'unité de cette conception dut être quelque peu sacrifiée à la nécessité de recueillir l'unanimité des suffrages. Ce n'est plus l'expression exacte de la Convention de Varsovie. Un certain nombre de délégués trouvaient que la responsabilité du transporteur était trop adoucie et les garanties insuffisantes. Ils é mirent en conséquence deux propositions :

A. — que le transporteur réponde du vice propre.

B. — ainsi que des fautes de pilotage, navigation, conduite de l'aéronef, envers les voyageurs.

Voici ce qui était soutenu en faveur de l'insertion de ce membre de phrase à la fin du premier alinéa de l'article 22 « à moins que l'accident ne provienne d'un vice propre ». Le vice propre, disait M. Pittard (3), « est celui qui tient à la chose même, dans son essence, sa fabrication et non pas dans son exploitation ». Il s'agit donc des défauts intrinsèques ou malfaçons dont les appareils utilisés ont pu être l'objet. Qu'un

(3) Varsovie 1929, p. 31.

accident se produise, avec le système proposé, le transporteur prouve, à sa décharge, que lui et ses préposés ont pris les mesures nécessaires pour l'éviter. Le lésé se voit dans cette situation injuste que tout recours lui est fermé. Le véritable responsable, en l'espèce: le constructeur, lui échappe, faute de titre pour le poursuivre. Si, au contraire, les compagnies avaient à répondre du vice propre, c'est le fabricant qui pourrait être atteint à travers elles. Il y aurait deux actions successives: l'une, en vertu du contrat de transport, l'autre, en garantie. Le transporteur rejetterait la responsabilité sur le constructeur au moyen de son recours et s'il se heurtait à prescription accomplie, ou présumerait qu'il en a déjà amorti le risque. L'usager serait indemnisé de toute façon. Seulement, ce raisonnement présentait plusieurs inconvénients:

a) Il est d'abord très difficile d'assigner des limites exactes à la définition du vice propre. Où commence-t-il? Où finit-il? Cette notion n'aurait-elle pas été comprise différemment selon les pays? Le bris d'une pièce en cours de vol, la panne de moteur constituent-ils des vices propres?

b) En admettant que l'on arrive à s'entendre sur cette définition, comment parviendrait-on à prouver l'existence du vice propre? Dans les accidents de minime importance, il est possible de procéder à l'examen matériel des faits. Mais, le plus souvent, l'avion est trop détérioré par la chute, l'atterrissage, ou même l'incendie pour que l'on puisse discerner si la cause est attribuable à un vice propre ou à une faute de navigation.

c) Encore faudrait-il que le vice se révélât pendant le délai de recours! Comme celui-ci est, en général, très court (deux mois par exemple), il est à craindre que le transporteur n'ait pas le temps de couvrir le risque des vices cachés qui se révéleraient postérieurement et qu'il n'en devienne ainsi seul répondant. Conséquence inique et contraire au but de la Convention.

d) Les constructeurs d'avions et de moteurs eux-mêmes ne sont pas en mesure de garantir complètement l'aéronavigabilité des appareils qu'ils livrent. En dépit des essais qu'ils effectuent, des formalités administratives auxquelles ils sont astreints (homologation, etc.) et qui constituent, en quelque sorte, le

permis de voler, ils se trouvent fréquemment en présence de résultats inattendus. Le rapport d'experts présenté par la Délégation Britannique disait ceci (4) : « Malgré les soins scrupuleux tant de la part du constructeur que de la compagnie exploitante, il est toujours possible qu'il se produise des défauts dus à diverses causes comme : 1° Méthode de construction défectueuse ; 2° Emploi de matériaux défectueux ; 3° Connaissance insuffisante des métaux employés ». Sir Alfred Dennis ajoutait : « l'état actuel de la science rend impossible de contrôler l'absence de défauts d'un appareil. Il y a des vices qui se développent sans qu'on puisse les éviter ni les prévoir, cela de l'avis des services techniques consultés » (5). Dans ces conditions, la question devenait fort délicate, menaçant d'échapper à la compétence et du constructeur et du transporteur. Une seule solution s'imposait : contrôle sévère des appareils et couverture des risques par l'assurance.

e) Enfin, juridiquement, la responsabilité du vice propre introduisait, à côté du principe de la faute, la théorie du risque. Ce qui compromettait beaucoup la valeur et l'unité du système adopté précédemment.

Pour toutes ces raisons, le membre de phrase « A moins que l'accident ne provienne d'un vice propre » (6), qui avait été admis en 1928 fut retiré en 1929 à Varsovie. L'équilibre était donc rétabli au profit de la responsabilité contractuelle.

Seulement, il fallut, en revanche, accepter le maintien de la responsabilité du transporteur envers les voyageurs, pour les fautes de pilotage, de navigation et de conduite de l'aéronef. Question humanitaire a-t-on soutenu. Les voyageurs méritent une protection particulière : la certitude d'être indemnisés en cas d'accident. En réalité, cet état de faveur est anormal. Les passagers ont toujours été considérés en droit maritime comme participant au risque de mer. Pourquoi un traitement préfé-

(4) Giannini : la Convenzione di Varsavia, p. 63.

(5) 3^{me} Session, p. 50.

(6) La loi française du 31 mai 1924, art. 41 admet que la responsabilité du transporteur à raison de la perte ou de l'avarie des marchandises transportées peut être écartée en cas de vice propre de la marchandise. La loi yougoslave du 22 février 1928, art. 68 l'admet également.

rentiel en droit aérien ? La pratique des assurances aurait abouti au même résultat et ce, sans complication aucune.

La formule de 1928 doit donc être modifiée comme il suit : « la responsabilité établie par la Convention de Varsovie consiste dans l'interdiction, pour le transporteur, d'imposer son régime et dans l'exonération de ce qui ne dépend pas de lui (7), avec cette réserve qu'il répond, dans les transports de voyageurs des fautes de pilotage, de conduite de l'aéronef, ou de navigation ».

Causes d'exonération (8)

Le transporteur est présumé responsable des accidents et dommages qui se produisent à l'occasion des transports par aéronef. Devant les avantages déjà concédés aux compagnies de navigation, il a paru équitable de donner au lésé une position favorable, en lui évitant la charge de la preuve.

Cependant la présomption de faute dont le transporteur est l'objet tombera, s'il peut établir :

- 1° la faute de la personne lésée ;
- 2° sa diligence raisonnable et celles de ses préposés pour éviter le dommage ;
- 3° la faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation.

(7) On retrouve cette même idée dans le Code Aérien de l'U. R. S. S. du 27 avril 1932.

Article 56 : « Le transporteur aérien est libéré de sa responsabilité pour la perte ou la détérioration des marchandises et bagages, s'il prouve que la perte ou les détériorations ont été causées par des circonstances qu'il ne pouvait éviter ».

« Au contraire, en ce qui concerne les voyageurs, le transporteur aérien répond de tous dommages, la preuve du dol ou de l'imprudence grossière de la victime pouvant seule le décharger de sa responsabilité (article 53).

(8) La C. I. M. (article 27) et la C. I. V. (article 30) déchargent le chemin de fer de sa responsabilité — du chef des marchandises et des bagages — s'il prouve que le dommage a été causé par la faute de l'ayant droit, le vice propre ou la force majeure. Et, en cas de retard, s'il prouve que le dommage a été causé par des circonstances qu'il ne pouvait éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

En ce qui concerne les voyageurs, la responsabilité du chemin de fer pour la mort ou les blessures reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit.

1^o Faute de la personne lésée

Article 21 : « Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage, ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur ».

Toutes les législations ne reconnaissent pas au même degré l'influence de la faute de la personne lésée. Si certaines l'admettent complètement comme en droit français, d'autres n'en font qu'une cause d'exonération partielle ou même n'en tiennent pas compte (celles qui sont basées sur la théorie du risque). L'article 21 représente le maximum de conciliation auquel on pouvait arriver. Chaque fois que la loi du tribunal saisi sera bienveillante au transporteur, il en profitera.

2^o Article 20, alinéa 1

« Le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires (9) pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre ». Cette disposition n'est pas nouvelle. On la trouve déjà en droit anglais — *due diligence* — et dans la Convention Maritime de 1924 sur le connaissance. Mais elle n'en constitue pas moins, par rapport à la plupart des législations, une règle de preuve exceptionnelle (10). Que signifie « prendre toutes les mesures nécessaires » ? C'est une formule qui suppose une grande confiance en la sagacité et la diligence du transporteur aérien.

(9) La loi yougoslave sur la navigation aérienne du 22 février 1928 se rapproche à la fois de la loi du 31 mai 1924 et de la Convention de Varsovie.

Comp. art. 68 : « Quand le dommage résulte du mauvais état de l'aéronef, le transporteur de marchandises qui bénéficie d'une clause l'exonérant du remboursement des dommages, ne peut dégager sa responsabilité que s'il prouve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour que l'aéronef soit, avant son départ, en parfait état de navigabilité et que le personnel était muni des certificats, brevets et autorisations réglementaires pour la navigation aérienne. Mais, le transporteur, même en cas de stipulation contraire, est responsable de ses fautes personnelles et des fautes commises par les membres de son équipage relativement au chargement, à l'arrimage, à la conservation et à la livraison des marchandises ».

(10) Et notamment par rapport au droit français. La loi du 31 mai 1924, art. 41, pose la responsabilité du transporteur « hors les cas de force majeure ou de vice propre de la marchandise ». En ce qui concerne les voyageurs, la preuve du cas fortuit ou de force majeure est indispensable pour faire tomber la présomption de faute.

M. Pittard, dans son rapport, en 1925, l'explique ainsi : « Que peut-on exiger du transporteur aérien ? une organisation normale de son exploitation, un choix judicieux de son personnel, une surveillance constante de ses agents ou préposés, un contrôle sérieux de ses appareils, accessoires et matières employés ».

« Il faut bien admettre que celui qui utilise un aéronef n'ignore pas les risques inhérents à un mode de circulation qui n'a pas encore atteint le point de perfection que cent années ont donné aux chemins de fer. Il est donc juste de ne pas imposer au transporteur aérien une responsabilité absolue et de le dégager de toute responsabilité lorsqu'il a pris les mesures raisonnables et normales pour éviter le dommage ; c'est la diligence que l'on peut exiger du bon père de famille ».

Par conséquent, tout ce que l'on demande au transporteur, c'est de faire ce qu'il est humainement possible, d'abord, en respectant minutieusement les règlements aériens, puis, en apportant lui-même, et en exigeant de ses subordonnés les plus grands soins dans l'exploitation. La règle est semblable pour les préposés : le commettant répond de leurs actes comme des siens propres ; même présomption de faute, mêmes moyens de l'écarter. Le lien de préposition a été pris dans un sens très large : il s'étend à toute personne agissant pour le compte du transporteur à un titre quelconque : contrat de travail, mandat, etc. Que l'on se rende compte du privilège concédé ! Inutile de prouver l'intervention d'une force extérieure et supérieure : cas fortuit ou *vis major* comme en droit français. Preuve qui est toujours assez difficile à fournir. Uniquement qu'aucune faute n'a été commise ! Le transporteur aérien annihile la présomption de responsabilité en établissant qu'il ne s'est pas départi de son activité normale dans l'exploitation et qu'il a fait tout ce qui était en son pouvoir.

3° Article 20, alinéa 2

« Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage

provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef (11) ou de navigation et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ».

Habituellement tout commettant répond des actes de ses préposés sans pouvoir invoquer d'excuses. A lui de fixer son choix sur un personnel et des employés dignes de sa confiance. Il semble donc étonnant que le principe soit ici renversé. Sur la simple justification de sa diligence raisonnable — et de celle de ses préposés — le transporteur est exonéré des conséquences des fautes de pilotage, de conduite de l'aéronef (12) ou de navigation. Les possibilités de recours des propriétaires de bagages et de marchandises se réduisent considérablement.

On a cédé à deux considérations (13) :

I. — « La nécessité de conserver à l'équipage le sentiment de sa propre responsabilité ». Il était à redouter que, se sachant couvert par ailleurs, le personnel de bord n'apporte pas autant de scrupules dans l'accomplissement de son service. Cet argument ne nous semble pas très convaincant. Ceux qui choisissent un tel métier sont poussés par leur goût de l'aviation et ils tiennent à leur réputation. Ensuite l'intérêt des pilotes et mécaniciens est identifié avec celui de la charge qu'ils conduisent. La moindre imprudence n'exposerait-elle pas leur propre vie? L'instinct de conservation à lui seul suffirait à éloigner tout soupçon de malveillance ou de négligence en cours de vol.

Tout au plus peut-on attendre de l'indépendance de l'équipage — et c'est déjà bien — davantage d'attention dans l'observation des règlements et d'exactitude dans les horaires et itinéraires.

(11) La loi française du 31 mai 1924 permet au transporteur de s'exonérer « par une clause expresse, des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises ». Voir note 7, page 58 : la Jurisprudence française.

(12) Comp. loi yougoslave aérienne du 22 février 1928 article 68 : « Le transporteur de la marchandise ne sera pas responsable du dommage causé, par suite des conditions atmosphériques ou des fautes commises par l'équipage dans la conduite de l'aéronef, quand il en a été ainsi expressément convenu ».

(13) Rapport de M. Pittard 1925.

Disons plutôt que, toute surveillance étant impossible en cours de vol, le transporteur se trouve en quelque sorte déchargé de sa responsabilité du moment qu'il peut justifier de la capacité technique de ses préposés (titres réguliers).

II. — Plus concluant est l'autre argument : « le risque inhérent au mode de transport par air est trop important pour que le transporteur le supporte seul ».

Les usagers tirent avantage de la navigation aérienne, pourquoi ne participeraient-ils pas à l'aléa des fautes de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation ? Le transporteur n'aurait pas été en mesure d'en assumer seul la responsabilité et se serait trouvé fort mal traité par rapport à la pratique maritime et ferroviaire. Il existe un précédent (14) devenu règle légale par la Convention de Bruxelles (1924) ; c'est la *négligence clause* qui consiste à décharger l'armateur des fautes nautiques du capitaine ou de l'équipage dans le but de répartir les risques. Ne vaut-il pas mieux pour les usagers — plutôt que se fier à une responsabilité qui pourrait être illusoire — savoir au juste jusqu'à quel point ils seront indemnisés ? Leurs garanties n'en sont aucunement diminuées, puisque l'assurance est toujours à la clef de tout transport.

La seule chose qui surprenne dans l'article 20, al. 2, c'est que l'exonération des fautes de pilotage, de navigation ou de conduite de l'aéronef ne vise pas les transports de voyageurs. Les considérations ci-dessus valent aussi bien pour eux. Il y a là un défaut d'unité fort regrettable qui ne s'explique que par les transactions rendues nécessaires en 1929 pour maintenir intact le principe de la responsabilité contractuelle.

Malgré cette exception fâcheuse, le système de responsabilité construit par la Convention de Varsovie se tient. Très avantageux pour le transporteur aérien, allant de pair avec la pratique des assurances, ce sera un instrument certain de propulsion commerciale et de progrès.

(14) On le trouve déjà dans le « Harter Act » des Etats-Unis de 1893, puis dans les Règles de la Haye 1921.

CHAPITRE V

Des dispositions limitatives de responsabilité

La Convention ne s'est pas contentée d'atténuer juridiquement et dans un ordre général la responsabilité du transporteur aérien. Elle a prévu sous son article 22 une limitation numérique pour chacune des sortes de transport effectué.

Le principe de la fixation des charges existe déjà dans la réglementation internationale ferroviaire — pour les bagages et marchandises — et maritime, pour les marchandises. Ainsi, la C. I. V. attribue, en cas de perte des bagages, selon que le montant du dommage est prouvé ou non, une somme pouvant aller jusqu'à 20 et 40 francs-or par kilogramme de poids brut manquant. En cas de retard, l'indemnité est de 0 fr. 40 or par kilogramme de poids brut, par période indivisible de 24 heures à compter de la demande de livraison avec maximum de 14 jours et, si la preuve du dommage est fournie, la limitation est de 0 fr. 40 or, sauf déclaration d'intérêt (1). La C. I. M. alloue en cas de perte totale ou partielle des marchandises une indemnité maximum de 50 francs par kilogramme de poids brut manquant et, en cas de retard, une somme égale à une fraction du prix de transport — maximum $\frac{5}{10}$ — pouvant atteindre, si un dommage est prouvé, jusqu'à la totalité du prix de transport, sauf déclaration d'intérêt (2).

(1) En cas de retard comme de perte s'il y a déclaration d'intérêt et que le dommage soit prouvé, c'est évidemment la somme stipulée qui peut être réclamée. Mais si le dommage résultant du retard n'est pas prouvé, la limitation égale 0 fr. 20 par kilogramme de poids brut par fraction indivisible de 24 heures à compter de la demande de livraison avec maximum de 14 jours. Ce, dans les limites de l'intérêt déclaré (C. I. V. article 31 et suivants).

(2) S'il y a eu déclaration d'intérêt et que le dommage soit prouvé, la somme déclarée pourra être réclamée en cas de perte comme de retard.

Mais s'il n'est pas prouvé qu'un dommage est résulté du retard, il pourra être réclamé jusqu'à la totalité du prix du transport, selon l'étendue du retard (C. I. M. article 29 et suivants).

Les dispositions de la Convention de Bruxelles se rapprochent aussi de celles qui nous occupent. Le propriétaire du navire peut se libérer par le versement d'une indemnité forfaitaire de 8 livres, soit 200 francs-or par tonneau de jauge du navire toutes les fois que la valeur du navire après l'accident augmentée de 10 % du par le fret forfaitaire, dépassera 8 livres par tonne. Et s'il n'y a pas eu déclaration de valeur, par le paiement d'une somme globale de 100 livres.

La responsabilité du transporteur aérien est également limitée par plusieurs chiffres forfaitaires. Mais, au lieu de l'être sur la base du tonnage ou de la qualité du dommage, elle varie uniquement avec la sorte de transport réalisé. Voici avec quelles précisions elle se présente :

1° En ce qui concerne les passagers (3), la limitation est de cent vingt cinq mille francs par personne. Pour les bagages enregistrés et les marchandises, elle est de deux cent cinquante francs par kilogramme. Quant aux menus objets dont le voyageur conserve la garde, en raison de la valeur importante qu'ils peuvent représenter — bijoux, titres, objets précieux ne tiennent pas grande place — la responsabilité du transporteur a été fixée à cinq mille francs par passager.

2° Ces chiffres sont stipulés en francs-or, de manière à être inaccessibles aux variations du change. Et, afin que le vote

(3) Dans la loi française du 31 mai 1924, la responsabilité du transporteur aérien du chef des voyageurs et des bagages est illimitée, sauf clause expresse. Elle ne prévoit une limitation que pour les marchandises.

Article 41, alinéa 2 : « Toutefois si la valeur de la marchandise n'a pas été déclarée par l'expéditeur, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 1.000 francs par colis ».

Dans la plupart des lois étrangères postérieures, on trouve un système de limitation numérique. Ainsi, la loi polonaise du 14 mars 1928 limite la responsabilité du transporteur aérien : « en cas de mort du voyageur ou des blessures subies par lui, à la somme de 20.000 zlotys par passager » (art. 61) et, « en cas de perte ou avarie des marchandises à 200 zlotis par colis » (art. 65). De même la loi yougoslave du 22 février 1928, article 73 : « la responsabilité pécuniaire en cas de mort ou de lésion corporelle d'un voyageur est limitée à 100.000 dinars par voyageur ». Art. 68 : « En cas de perte, avaries ou dommages, quand la valeur de la marchandise n'est pas indiquée, il ne pourra être demandé au transporteur des dommages-intérêts supérieurs à 1.000 dinars par colis ». Dans l'une et l'autre lois, ces chiffres peuvent être élevés par convention spéciale ou déclaration d'intérêt. Dispositions sanctionnées par l'interdiction de toute clause d'exonération ou limitant la responsabilité du transporteur contrairement aux présentes lois.

d'une loi nationale retirant à la monnaie choisie comme unité, sa convertibilité ne puisse bouleverser l'économie de la Convention. Il s'agit évidemment du franc-or nouveau, c'est-à-dire de celui qui a été défini par la loi du 25 juin 1928 comme égal « à 65,5 milligrammes d'or, au titre de 0,900 de métal fin ». Une simple opération suffira donc pour convertir l'indemnité francs-or en monnaie nationale, en chiffres ronds.

3° Ces chiffres représentent généralement une somme ou un capital. Toutefois, lorsque la loi du tribunal saisi le permet, l'indemnité peut être établie sous forme de rente, dans les transports de personnes. Rente qui doit être calculée sur le capital alloué et qui ne saurait dépasser cette limite.

L'intérêt de ces dispositions est très grand. Supposons que le transporteur soit demeuré responsable intégralement. Que serait-il arrivé? De deux choses l'une. Ou bien il se serait arrangé pour s'exonérer complètement, comme cela s'est produit jusqu'ici dans les pays qui admettent les clauses de non-responsabilité — ce qui aurait fort ébranlé l'unité et la valeur de la Convention aux dépens des usagers —. Ou bien, toute conséquence étant refusée à ces clauses, il se serait trouvé promptement submergé par l'importance des charges qui lui incombent et l'impossibilité de les prévoir entièrement. La variété, la particularité du fret aérien : articles de luxe, objets périssables, spécialités mécaniques et pharmaceutiques, métaux précieux même [la Guinée Airways limited effectue le dragage de l'or en même temps que le transport de voyageurs] créent une marge de responsabilité difficile à combler, même par l'assurance. « Si la responsabilité avait été illimitée, les compagnies aériennes auraient été dans l'impossibilité de réparer tous les dommages, qu'elles s'assurent ou non » (4). Comment, en effet, fixer des prix de transport rationnels, si la base des frais généraux ne peut être établie d'une façon certaine? Il est indispensable que le transporteur aérien sache jusqu'où sa responsabilité est susceptible de l'entraîner, afin de calculer ses risques et d'en couvrir l'éventualité. « L'équité demande que l'exploitant soit mis à même de connaître exactement ses charges, de façon à pouvoir

(4) M. Maschino : *Revue juridique internationale de la locomotion aérienne* 1930, p. 4.

assurer commodément ses risques, à organiser son crédit et à définir sa fortune de l'air. Seule une limitation de responsabilité permet d'obtenir ce résultat. La solution ainsi préconisée rencontre l'approbation des compagnies aériennes et elle se trouve appuyée par des organismes internationaux tels que la Chambre de Commerce Internationale et l'International Air Traffic Association » (5).

Ce système de limitation numérique est inspiré de la loi allemande du 1^{er} août 1922, modifiée par les règlements du 6 février 1924. Dans son article 23, le débiteur de dommages-intérêts y est seulement tenu :

1° « Si une personne est tuée ou blessée jusqu'à concurrence de 25.000 rm. (6) en capital, ou 4.500 rm. de rente par personne ;

2° Si plusieurs personnes trouvent la mort ou sont blessées dans un même accident, le montant total des indemnités ne s'élèvera qu'à 75.000 rm. de capital ou à 4.500 rm. de rente ;

3° Si le dommage a été causé à des choses, la responsabilité totale est réduite à 5.000 rm. ».

Quant aux chiffres de la Convention, afin de parer à tout reproche d'arbitraire, ils ont été fixés d'après les indications des compagnies aériennes et selon les moyennes des transports effectués pendant l'année 1928.

Par conséquent, le résultat cherché sera atteint. L'assurance devient inséparable du contrat de transport pour la plus grande sécurité des exploitants et des usagers.

Sanction

Quelle est la valeur de ces dispositions limitatives ? Souffrent-elles d'être modifiées ? Les chiffres énumérés à l'article 22 sont un minimum absolu de responsabilité que les parties ne peuvent

(5) M. Giannini : *Revue juridique internationale de la locomotion aérienne* 1928, III.

(6) Les passagers y sont assurés automatiquement pour la somme de 25.000 rm. à la suite d'un arrangement entre la Luft Hansa et la C^{ie} d'assurance Stuttgarter. La police couvre toutes les blessures ainsi que la mort qui résulteraient d'un accident à bord, y compris l'entrée et la descente. Pour les bagages et marchandises, elle doit être demandée (1 rm. pour 1.000). *Rev. jur. int. de loc. aérienne* 1927,

ni supprimer ni abaisser. Ils ont un caractère d'ordre public dont le respect est assuré par l'interdiction de toute clause d'exonération (7). Article 23 : « Toute clause tendant à exonérer le transporteur ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet. » Toutefois cette nullité est accessoire, elle ne frappe que la clause. Elle « n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux règles de la présente Convention ». La cause de cette défense et de la nullité qui en est la sanction naît du souci de protéger la

(7) Comp. loi française du 31 mai 1924.

Article 42 : « Le transporteur peut, par une clause express, s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises. Cette clause ne décharge le transporteur de sa responsabilité qui si l'aéronef était en bon état de navigabilité au départ et le personnel muni des brevets et certificats réglementaires, les certificats administratifs spéciaux établissant en faveur de l'aéronef et de son équipage une présomption qui peut être combattue par la preuve contraire ».

Article 43 : « Est nulle toute clause ayant pour objet d'exonérer le transporteur de sa responsabilité, tant de son fait que de celui de ses préposés, relativement au chargement, à la conservation et à la livraison des marchandises. Est nulle aussi toute clause ayant pour objet d'exonérer le transporteur de la responsabilité de ses fautes personnelles ».

Jurisprudence. — Avant la loi du 31 mai 1924, les tribunaux étendaient l'article 103 du Code de Commerce, au transporteur aérien. Les clauses de non-responsabilité ou limitatives de responsabilité étaient donc déclarées contraires à l'ordre public (Trib. Civil, Seine 18 déc. 1922, Lambert et C^{ie} des Messageries Maritimes, Pascal et Barjon et C^{ie} franco-roumaine). Après 1924, revirement complet. Ces clauses sont valables, car « les conventions légalement formées sont la loi des parties ». Le tribunal de la Seine (30 oct. 1924, V^{re} Evans et C^{ie} franco-roumaine) et la Cour de Paris (28 nov. 1925), admettent implicitement — au nom de la liberté des conventions — que le transporteur aérien peut s'exonérer de toute responsabilité contractuelle et délictuelle. Puis, s'appuyant sur la distinction de l'article 43 de la loi de 1924, la Cour de Paris (10 juin 1926, V^{re} Evans et C^{ie} franco-roumaine ; 4 février 1927 — V^{re} de Courson contre Société Latécoère) refuse de valider les clauses trop générales. Le transporteur aérien ne peut se décharger que de sa responsabilité contractuelle, toutes clauses de nature à écarter la responsabilité délictuelle étant contraires à l'ordre public et de nul effet.

La Cour de Cassation (12 mai 1930 — 11 février 1931) casse ces décisions par ce motif que la clause d'exonération était valable même avant la promulgation de la loi de 1924. Donc, avant comme après cette loi, le transporteur peut limiter conventionnellement sa responsabilité pour les accidents « provenant de risques inhérents à un mode de locomotion qui n'a pas encore atteint son point de perfection et dont n'use qu'une clientèle avertie », c'est-à-dire les accidents autres que ceux imputables à sa faute personnelle.

Dalloz 1932-1-5. Note M. Ripert-Sirey 1932. Note M. Gény.

Par contre, le décret italien du 20 août 1923 refuse expressément toute conséquence aux clauses de non-responsabilité.

partie la plus faible : l'usager contre la plus forte, les compagnies aériennes. Ce, en garantissant au premier une certaine réparation du préjudice en cas de dommage et en ne permettant pas au transporteur d'outrepasser les avantages qu'il possède déjà grâce à la Convention.

Mais rien ne s'oppose à ce que les parties augmentent le chiffre de la responsabilité. Il se peut, en effet, que l'intérêt de l'usager au transport soit supérieur aux minima de l'article 22. Il sera très facile d'y remédier par une clause spéciale adjointe au titre de transport. Au point de vue juridique, la convention qui élève la vie du voyageur au-dessus de cent vingt-cinq mille francs équivaut à une assurance. Elle donnera lieu, par suite, à la perception d'une rétribution proportionnelle. Pour les bagages enregistrés et les marchandises, la majoration sera faite en vertu d'une « déclaration d'intérêt à la livraison par l'expéditeur au moment de la remise des colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle ». C'est, en fait, la garantie d'intérêt de la Convention de Berne que l'on retrouve ici. Quant aux menus objets que le passager conserve avec lui, il n'en est pas question. Mais la limite de cinq mille francs pourra certainement être élevée par une déclaration au transporteur comparable à celle des polices incendies lorsque la valeur des bijoux ou objets d'art dépasse la somme de 30.000 francs tolérée par les compagnies.

En souscrivant à ces clauses additionnelles, le transporteur s'engage, le cas échéant, à verser l'indemnité stipulée. Sans discussion, en ce qui concerne les accidents de personnes. Tandis que, pour les bagages et marchandises, il pourra toujours prouver que l'intérêt de l'expéditeur à la livraison est inférieur à la somme garantie et demander la réduction correspondante.

CHAPITRE VI

Des conditions de la responsabilité du transporteur aérien

La responsabilité du transporteur aérien envers les voyageurs se présente dans des conditions un peu différentes de celles des bagages et des marchandises. Le lien juridique est simple. En dehors du transport proprement dit, les passagers ne demandent aucun soin particulier. Ils circulent sur l'aérodrome, embarquent et débarquent eux-mêmes. Le transport de bagages et de marchandises, au contraire, se complique d'un mandat. Il exige une surveillance constante, des manipulations avant, pendant et après les opérations de chargement et déchargement. De sorte que la période durant laquelle la responsabilité peut être encourue est plus longue pour ceux-ci et que les possibilités de sa mise en jeu en sont plus nombreuses. Il y a donc lieu d'étudier séparément :

SECTION I : *Les conditions de la responsabilité envers les voyageurs ;*

SECTION II : *Les conditions de la responsabilité dans les transports de bagages et de marchandises.*

SECTION I

Des conditions de la responsabilité envers les voyageurs

La responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers qu'il véhicule peut être engagée pour deux causes :

- 1° le dommage corporel ;
- 2° le retard.

1° Le dommage corporel

Article 17 : « Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle quand l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours des opérations d'embarquement ou de débarquement ».

Il résulte de cet article que deux conditions doivent être réunies :

A. — Un dommage corporel.

B. — Un accident d'aviation.

A. — Que faut-il entendre par dommage corporel ?

Lorsque la blessure ou la mort sont consécutives à l'accident, il n'y a pas de difficulté. Mais si le décès ou la nécessité d'une intervention chirurgicale se produisent postérieurement, c'est-à-dire après que la période du transport aérien est terminée, la responsabilité est exactement la même. L'emploi du terme « lésion » après ceux de mort et de blessure englobe et prévoit les cas de traumatismes ou de perturbations dont les conséquences ne se manifestent pas immédiatement dans l'organisme et dont la corrélation peut être établie avec l'accident. Par contre si le passager se trouve souffrant et décède en cours de vol à la suite d'une rupture d'anévrisme ou d'une maladie de cœur par exemple, aucune responsabilité ne saurait être attribuée au transporteur aérien. C'est à l'intéressé de se rendre compte si sa santé lui permet de supporter le voyage. De même, lorsque la mort et la blessure sont provoquées par l'imprudence du passager, l'élément causal manque totalement. Pas d'accident, pas de dommage imputable (1).

B. — Le dommage corporel doit être causé par un accident d'aviation, c'est-à-dire arriver :

a) soit à bord de l'aéronef ;

(1) En droit maritime, la jurisprudence arrive au même résultat en ouvrant à l'armateur la possibilité de prouver, non seulement la force majeure, mais la faute du voyageur ou le vice propre, c'est-à-dire sa maladie.

b) soit au cours des opérations d'embarquement ou de débarquement.

« A bord de l'aéronef », ce sont les hypothèses de la chute, du heurt contre un obstacle, du capotage, résultat d'un atterrissage incorrect, etc.

« Au cours des opérations d'embarquement ou de débarquement » est plus vague. L'avion est sur l'aérodrome de départ, les passagers sont en train de s'installer, le moteur prend feu. Y a-t-il embarquement ? Très certainement. Mais si, après avoir placé ses affaires dans l'appareil, le voyageur redescend et, en rôdant alentour, reçoit une blessure, pourrait-on estimer qu'il n'a pas encore embarqué ? C'est une question de fait que le juge aura à apprécier. D'une manière générale on peut considérer que le transport reçoit un commencement d'exécution à l'instant où le passager monte dans l'appareil et qu'il est terminé dès que celui-ci a mis pied à terre.

Cette restriction de la durée de la responsabilité au temps compris entre l'embarquement et le débarquement n'a été adoptée qu'en 1929. Voici quelle était la teneur de l'ancien article 20 : « la période du transport s'étend du moment où les voyageurs, bagages et marchandises entrent dans l'aérodrome de départ jusqu'au moment où ils sortent de l'aérodrome de destination ». Règle uniforme, comme on le voit. Le transporteur aurait été ainsi rendu responsable de n'importe quel accident arrivé dans l'enceinte de l'aérodrome, indépendamment de tout transport proprement dit et souvent sans faute réelle. Le passager ne peut-il être blessé au restaurant de l'aérodrome ? ou écrasé par l'automobile qui assure le service avec la ville voisine ? ou tué par l'avion d'une compagnie concurrente ? Deux sortes de faits achevaient de condamner la période de transport aérien ainsi comprise. D'abord l'impossibilité de surveiller le voyageur qui, jusqu'au départ et aussitôt l'arrivée, va et vient librement, rendait fort injuste que le transporteur eût à répondre de sa personne. Certes il aurait toujours pu prouver sa diligence raisonnable. Mais quelle lourde charge serait devenue la présomption de faute et que de procès futurs ! En outre, la direction des aérodromes appartient dans tous les pays à des administrations différentes de celles des compagnies aériennes

et d'organisation tout à fait indépendante. Les accidents qui s'y produisent en relèvent directement. On ne pouvait donc se tenir à cette conception. La définition actuelle permet d'échapper à ces inconvénients et qui plus est, évite d'avoir à préciser la notion d'aérodrome. Il ne faut pas croire que celle-ci consiste toujours en un espace de terrain nettement délimité avec des hangars et bureaux. Ce peut être quelque chose de très divers : le pont d'un navire porte-avion, une surface liquide, un terrain de fortune.

Avec l'article 17, il suffit que le passager fasse mine de s'embarquer — en gravissant par exemple les degrés qui mènent à l'intérieur de l'avion — ou de débarquer — en prenant le canot ou la passerelle qui le conduira de l'hydravion jusqu'à terre — pour qu'il ne subsiste aucun doute sur l'application de la Convention de Varsovie.

Continuent, en définitive à ressortir du droit commun :

1° le séjour du voyageur sur l'aérodrome qui précède l'embarquement et suit le débarquement ;

2° en cas d'escale ou d'arrêt forcé, le temps que le passager passe à terre, qu'il s'éloigne ou non de l'endroit où l'aéronef a atterri. La formule de l'ancien article 21 était moins bonne : « la période d'interruption en ce qui concerne les passagers ne commencera qu'à partir du moment auquel ces derniers s'éloigneront du voisinage immédiat du lieu de l'atterrissage ». Qu'aurait-on entendu par « éloignement » et par « voisinage » ? C'était imprécis. L'embarquement et le débarquement sont des points de repère bien meilleurs ;

3° en cas de transbordement ou de transport successif par plusieurs compagnies, l'intervalle qui sépare la première et la deuxième partie du transport.

2° Le retard

Plus que dans tout autre mode de locomotion, le voyageur peut avoir à se plaindre du retard dans l'exécution du contrat de transport. S'il emprunte la voie des airs, s'il verse un prix de passage supérieur à celui des autres moyens de transport, c'est qu'il ne dispose que d'un espace de temps très court et désire parvenir rapidement à destination. Supposons que, par suite

du retard, un rendez-vous d'affaires soit manqué, un joueur de tennis se rendant à un match soit scratché, qu'un médecin spécialiste appelé d'urgence arrive au chevet de son malade alors que tout soin est devenu inutile. Voilà matière à d'importants dommages-intérêts. L'Impérial Airways en novembre 1928 a protesté avec énergie au nom des entrepreneurs de transport aérien arguant : « La charge qu'une telle responsabilité leur imposerait, l'impossibilité de savoir quelle est l'étendue du dommage causé par le retard, à moins d'un contrat préalable, l'admissibilité que des passagers aient à être exclus au dernier moment pour éviter de surcharger les appareils, etc... » Le principe de la responsabilité du dommage résultant du retard a cependant été maintenu pour les voyageurs, comme pour les bagages et marchandises (art. 19). Il était nécessaire que la régularité des services aériens fût assurée et que le transporteur ne pût à son gré et selon son intérêt modifier les heures de départ et d'arrivée. En réalité, ce n'est pas parce que cette responsabilité n'a pas de précédent dans la législation des chemins de fer (2) et que le droit maritime permet de s'en exonérer qu'il faut s'en exagérer la sévérité. Elle n'est mise en jeu évidemment que s'il y a un dommage. Pas d'intérêt, pas d'action. Tout retard ne sera pas forcément source de préjudice. En outre, l'article 19 est tempéré par la possibilité ouverte au transporteur de prouver que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures pour éviter le dommage ou qu'il leur a été impossible de les prendre. Soit par exemple, que le pilote ait dû s'écarter de sa route habituelle pour contourner une dépression atmosphérique et que le chemin qu'il a dû faire en plus a causé le retard, soit qu'il ait été obligé d'atterrir en route, etc... Enfin n'oublions pas que le transporteur a toujours la faculté « de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec la présente convention ».

(2) Il n'y a qu'en Allemagne où le passager qui est en retard peut demander d'être reconduit sans frais à la station d'où il est parti. Varsovie, 1929, p. 38.

SECTION II

**Des conditions de la responsabilité du chef
des bagages et marchandises**

En ce qui concerne le fret aérien, il faut partir de l'idée suivante : les marchandises et les bagages sont des corps inertes et passifs confiés aux bons soins du transporteur. Par conséquent pendant la période où celui-ci en assume la garde, il est responsable de tous dégâts et pertes qui peuvent se produire. La Convention fait entrer dans une même définition non seulement les dommages arrivés par accident à bord de l'aéronef même, mais ceux qui sont dus à l'incurie, au manque de précautions du transporteur et de ses préposés.

Le dommage devra-t-il être nécessairement pécuniaire ? Ne pourra-t-il être d'ordre moral ? Il est apparu au C. I. T. E. J. A. qu'aucune raison n'existait d'exclure ce dernier plus qu'en droit commun et qu'il fallait laisser au juge la liberté de discerner son acceptabilité selon les cas.

Les dommages dont le transporteur répond du chef des bagages et marchandises peuvent être réunis en deux groupes :

- 1° les dommages matériels ;
- 2° le retard.

1° Les dommages matériels

Article 18 : « Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien ».

Deux conditions doivent être réunies pour qu'il y ait responsabilité au sens de la Convention de Varsovie.

A. — un dommage : perte, destruction ou avarie ;

B. — dont la cause s'est produite pendant la période du transport aérien.

A. — La perte n'implique aucune cause particulière ou connue. On constate tout simplement que les marchandises ou

bagages ont été égarés. La destruction, au contraire, suppose l'intervention d'un accident, d'une force violente génératrice du dégât. L'une et l'autre peuvent être totales ou partielles et par suite, donner lieu à réparation proportionnelle. Soit que l'on s'aperçoive d'un manque dans le nombre des colis, soit d'une différence dans leur poids — un baril se vide à moitié pendant le parcours, par exemple. — La Convention ne prévoit que la perte et la destruction involontaires. Elles peuvent être volontaires, mais c'est alors une toute autre question : celle que l'on appelle en droit maritime, « les avaries communes » et qui est à l'étude pour l'aviation (Deuxième Commission du C. I. T. E. J. A.). Les avaries, enfin, sont « les détériorations matérielles des colis de quelque sorte que ce soit » (Thaller et Percerou). Peu importe la source qui a les engendrées : accident, manipulations maladroitesses, — inobservation des indications du sens « haut » et « bas » par exemple, — le retard peut être aussi source d'avaries : un envoi de fleurs qui arrivent fanées à destination.

B. — Article 18, alinéa 2 : « Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport ».

Ainsi la responsabilité du transporteur aérien commence avec l'entrée des bagages et marchandises sur l'aéroport de départ et cesse à leur sortie de l'aéroport de destination. Ce, qu'il y ait interruption ou non du transport, escales prévues ou forcées, transbordement ou déchargement provisoire. Il s'ajoute seulement pour les bagages une formalité préalable et indispensable : l'enregistrement qui, une fois accompli, les place exactement dans la même situation que les marchandises : sous la présomption de garde. Pourquoi n'avoir pas placé la période du transport aérien entre la prise en charge et la livraison ? C'est qu'il existe un certain nombre de manipulations purement commerciales : chargement et camionnage du bureau de réception à l'aéroport, service de livraison, etc., qui n'ont aucune raison d'y être englobées, parce qu'étrangères au transport aérien proprement dit. D'où, à l'approbation des intéressés (I. A. T. A.) la limita-

tion suivante : « La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport » article 18, alinéa 3. Une seule exception figure sous le même alinéa : « Toutefois lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien, en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien ».

Une marchandise est expédiée de Londres à Paris. Le titre de transport prévoit l'emprunt de l'automobile pour le chargement de Londres à Croydon et pour la livraison du Bourget à Paris. Le colis arrive endommagé. S'il n'y a pas eu d'accident notoire, il est impossible de savoir à quel moment l'avarie s'est produite. On présume alors que le transport aérien constituant la partie la plus importante du trajet et aussi la plus dangereuse est celui pendant lequel le dommage a pris naissance. Présomption qui aurait été fort dure, si elle avait joué dans les transports combinés, mais qui perd heureusement de sa rigueur du fait que les transports terrestres, maritimes ou fluviaux sont accessoires au transport aérien, donc de minime importance. Tout l'intérêt de cette disposition réside dans la centralisation du recours de l'expéditeur ou du passager contre une seule personne. D'ailleurs, le transporteur aérien pourra toujours apporter la preuve contraire : que les bagages ou marchandises étaient en bon état à la sortie de l'aéroport ou que leur mauvais état a été constaté à l'aéroport de départ.

2° Le retard

Pas plus que pour les voyageurs, les compagnies aériennes n'ont accueilli au premier abord, d'un œil favorable la responsabilité pour retard dans les transports de bagages et de marchandises (3). Elles craignaient que leur organisation n'en fût troublée : la longueur des distances parcourues, la variété et la capacité plus ou moins restreinte des aéronefs utilisés ne permettant pas de garantir que le transport serait

(3) Cf. protestations de l'I. A. T. A. et de la Chambre de Commerce Internationale.

effectué en un temps déterminé. Mais elles finirent par se rendre à l'évidence. Cette responsabilité n'est qu'une simple sauvegarde contre la négligence du transporteur et non pas la mise à sa charge des circonstances indépendantes de sa volonté. « Ce qui est inadmissible, c'est qu'une compagnie promette un transport rapide, qu'elle institue un horaire et qu'elle ne soit pas responsable quand elle n'a pas pris les mesures raisonnables pour éviter le retard. Ce que l'on reproche aux compagnies aériennes, c'est d'avoir laissé les marchandises sous les hangars et de ne pas les avoir expédiées en temps utile comme aux transporteurs ordinaires » (4). Rien ne les empêche de se donner une certaine latitude en prévoyant un délai maximum sur le titre de transport. Le point important est que le destinataire ou le passager puissent compter sur leurs colis à date fixe, sous peine de retirer tout intérêt à l'aviation commerciale. Car « le trafic fait par les compagnies de navigation aérienne pour les marchandises est spécial. Il s'accompagne généralement d'une livraison avec remboursement ou de mouvements de fonds très rapides. Le trafic des marchandises s'est développé en particulier sur quelques lignes, parce que les expéditeurs ont intérêt à prendre la voie aérienne pour assurer le retour de leurs fonds avec une extrême rapidité » (5). Le *id quod interest* peut donc être appréciable. Non seulement le colis qui arrive en retard à destination fait grand défaut, mais est susceptible d'empêcher un emploi prévu et intéressant. Si l'usager utilise l'avion qui est coûteux, c'est qu'il trouve cependant son bénéfice dans l'usage répété de ses fonds et le plus grand nombre de ses opérations commerciales. Retirez l'élément célérité, c'est comme si vous augmentiez d'autant son prix de revient ou ses frais généraux. Pour toutes ces raisons les compagnies devront compter avec la responsabilité pour retards.

(4) M. Ripert, Varsovie 1929, p. 39.

(5) M. Flandin, Varsovie 1929, p. 67.

CHAPITRE VII

De l'action en responsabilité

L'introduction de l'action en responsabilité née du transport aérien doit être précédée d'une protestation du demandeur, comme nous allons le voir dans une Section première.

Nous étudierons ensuite les conditions d'exercice de l'action en responsabilité dans une Section deuxième.

Et, enfin, les dispositions concernant les règles de compétence dans une Section troisième.

SECTION I

De la protestation préalable

La protestation est la déclaration unilatérale que le destinataire ou le voyageur adresse au transporteur pour l'informer que les marchandises ou les bagages n'ont pas été livrés en bon état ni conformément au titre de transport.

Cette formalité présente plusieurs caractères :

- 1° Elle est indispensable ;
- 2° Elle peut n'être pas immédiate ;
- 3° Elle doit être écrite ;
- 4° Et intervenir dans un certain délai.

1° Elle est indispensable

Les conditions actuelles du trafic aérien ne permettent pas de vérifier les expéditions autrement que de façon sommaire. Le transporteur doit donc être averti formellement des événements qui engagent sa responsabilité, afin — si aucune transaction n'aboutit avec la partie adverse — de pouvoir réunir, en temps voulu, les éléments nécessaires à sa défense. D'où « la réception des marchandises et des bagages sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport ». Telle est la règle sur laquelle le transporteur est en droit de se fier. Sans protestation préalable, le demandeur se trouverait forclos. « A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci ». Art. 26. Dans cette unique hypothèse l'usager pourra passer outre à l'écoulement du délai de protestation. Il devra prouver la mauvaise foi du transporteur, soit que ce dernier l'ait circonvenu sur l'état des colis ou l'ait persuadé de les accepter sans réserves. On a voulu éviter que la partie la plus influente ne se retranche derrière un fait inattaquable et ne s'en serve pour violer la Convention.

La protestation est le point de départ indispensable de toute action en responsabilité pour avarie ou retard. *Quid* en cas de perte de bagages ou de marchandises ? L'article 26 est muet. Il faut distinguer :

a) Lorsque la perte est partielle et que les colis ont cependant été livrés dans le délai requis, l'intéressé doit formuler une réclamation comme ci-dessus.

b) Mais si la destruction ou la perte sont totales, point n'est besoin de faire précéder l'action d'une protestation. En ce qui concerne les marchandises, l'article 13 s'applique : « Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de trans-

port ». Les mêmes considérations ne jouent plus ici. La perte est un fait apparent connu des deux parties. Du moment que le transporteur reconnaît ou est censé reconnaître par l'expiration du délai de sept jours l'existence du dommage, il devient inutile de l'avertir par une protestation *ad hoc*. Quant aux bagages, leur non-délivrance au porteur du bulletin équivaut à une réclamation immédiate. Là aussi par conséquent la poursuite pourra être ouverte sans autre préambule.

2° La protestation peut n'être pas immédiate

La simple réception des bagages ou des marchandises ne constitue pas une fin de non-recevoir à l'action en responsabilité. Le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie, et au plus tard dans le délai imparti à cet effet. En cas de retard, il dispose également d'un délai. Ce qui revient à dire que l'intéressé n'est pas obligé de s'apercevoir sur-le-champ, du dommage, même apparent. Il peut entrer dans ses vues de ne pas protester tout de suite, soit qu'il fasse retirer ses colis par un préposé ou un commissionnaire et qu'il veuille vérifier personnellement leur état, soit qu'il en ait besoin, sans pour cela renoncer à ses droits. A noter que dans la Convention de Berne, au contraire, la réception de la marchandise accompagnée du paiement du transport entraîne forclusion si l'avarie apparente ne fait pas l'objet d'une protestation immédiate.

3° Elle doit être écrite

Pour en ménager la preuve, il est nécessaire que la protestation ait lieu par écrit. Article 26, alinéa 3. La protestation orale, même acceptée par le transporteur, n'aurait aucune valeur. Par contre, la plus grande liberté est laissée sur la forme de cet écrit. Lorsque l'intéressé protestera immédiatement, ce sera « par réserve inscrite sur le titre de transport ». Il subordonnera son acceptation à l'apposition de la mention « non examinée ». Si, au contraire, la protestation est postérieure, ce pourra être « par un autre écrit ». La Chambre de Commerce Internationale

avait demandé que les réclamations fussent expédiées sous pli recommandé. Avec la formule adoptée, un simple écrit comportant date certaine, tel qu'une lettre missive, suffit.

4° La protestation doit intervenir dans un certain délai

Article 26 : « En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où les bagages et les marchandises ont été mis à sa disposition ». Ce sont exactement les mêmes délais que ceux de la Convention de Berne. Pourquoi une telle similitude avec la législation ferroviaire ? On a donné la raison suivante : les causes qui ont motivé les dispositions spéciales de la Convention aérienne n'existeraient pas ici. Pour tout ce qui ne concerne pas le trajet par air, les bagages et les marchandises se trouveraient dans les mêmes conditions que s'ils avaient voyagé par chemin de fer. « On ne peut considérer le transport aérien autrement qu'un autre transport que pendant la durée du transport. Une fois arrivée à destination, la marchandise rentre dans le droit commercial pur d'une marchandise qui peut être examinée par sa qualité, ses défauts (1) ». Certes le fait pour le colis de prendre la voie de l'air plutôt que de terre ne change pas ses caractères particuliers et ne doit pas le placer sous un régime exorbitant. Mais l'avion possède cette qualité dans laquelle résident sa valeur, sa force, son avenir, sa supériorité, c'est la rapidité. Si donc l'on veut favoriser son essor, il faut admettre des délais de protestation adéquats, c'est-à-dire très courts. Ceux des chemins de fer ne peuvent convenir à l'aviation. Et cela est si vrai qu'en matière de perte on a soulevé et tenu compte de la différence. Au lieu de trente jours — délai de la Convention de Berne — le délai a été fixé à sept jours. Article 13 : « Si, à l'expiration d'un délai de sept jours après que la marchandise aurait dû arriver, elle n'est pas arrivée, le destinataire aura le droit de faire valoir les droits résultant du titre de transport ».

(1) M. Pittard, Varsovie 1929, p. 68.

Plusieurs délégations avaient cependant objecté en 1929 que ce délai était insuffisant pour les vols de grande envergure, comme les vols transcontinentaux ou d'un continent à l'autre. Il avait été proposé, en conséquence, de l'allonger ou de le doubler, chaque fois que le vol effectué dépasserait 2.000 kilomètres (amendement hongrois).

S'il fut maintenu — indépendamment de la distance parcourue — c'est que sa brièveté répondait aux besoins de la navigation aérienne. Pourquoi en est-on resté à cette demi-mesure et n'a-t-on pas également diminué les délais de protestation? La délégation française avait déposé un amendement visant la réduction de ceux-ci à trois jours, tant pour les bagages que pour les marchandises et aussi bien en cas d'avarie que de retard. Résultat auquel la pratique est déjà parvenue pour les transports terrestres et qui aurait pu être transposée sans inconvénients sur le plan aérien. Malheureusement celle-ci s'est heurtée à une contre-proposition italienne demandant que le même délai fût porté à quinze jours sans aucune distinction non plus. Comme il arrive fréquemment dans les Conférences internationales, la solution intermédiaire (Suisse) prévalut : celle de la reproduction des termes mêmes de la Convention de Berne. Le système italien aurait été une véritable pénalité pour le transporteur aérien. Le système français, un avantage sérieux sur les chemins de fer. Celui qui a été adopté fonctionne excellemment depuis 1890 certes, mais dans un autre domaine et il peut être la source de bien des difficultés. Ces délais sont trop longs. Ils gêneront le genre de trafic des compagnies aériennes. Grâce aux expéditions contre remboursement, elles assurent aux fonds une circulation rapide et un prompt retour.

Par conséquent, alléguait M. Flandin en 1929 : « Si l'on admet que le destinataire a un délai de sept jours pour découvrir une avarie à la marchandise qui lui aura été livrée et pour faire sa réclamation, il arrivera très souvent que la compagnie de transport recevra la réclamation alors que non seulement elle aura livré le colis, mais qu'elle aura perçu le prix de la marchandise et qu'elle aura retourné ce prix à l'expéditeur. Il y aura des complications considérables, parce que les compagnies de transport auront à soutenir une revendication de leurs destinataires, alors qu'elles seront dessaisies de tout argent

non seulement du prix du transport, mais du prix de la marchandise et il est à présumer qu'elles auront quelques difficultés à se retourner vers l'expéditeur pour se faire rembourser les sommes dues ». Et cette situation sera d'autant plus intolérable que le transporteur se trouvera à la discrétion du destinataire, selon qu'il protestera immédiatement ou non. Les compagnies de navigation ont si bien senti le point délicat qu'elles se sont élevées contre la longueur du délai de sept jours, primitivement le même pour le dépôt des réclamations en cas de pertes non apparentes ou de retard. Il faut, a-t-on argué en sens inverse, — que l'expéditeur ait le temps de renseigner le destinataire sur la marchandise qu'il va recevoir. Ce à quoi on peut répondre que les parties correspondent habituellement avant l'expédition et que s'il y a lieu de compléter les explications, ce n'est pas à la poste ordinaire que l'usager doit avoir recours, mais au télégraphe, téléphone ou à la poste aérienne. Pour cela, un délai de sept jours est plus qu'il ne faut.

De même, le délai de quatorze jours, en cas de retard, aurait gagné à être réduit, surtout en ce qui concerne la délivrance des bagages.

La Chambre de Commerce Internationale faisait remarquer, à propos de ceux-ci, qu'un délai de vingt-quatre heures serait amplement suffisant pour les réclamations (2). Il ne faut pas une longue réflexion au passager — qui a l'usage immédiat de ses bagages — pour se rendre compte du préjudice que lui fait éprouver le retard !

Des délais plus courts, tout en garantissant suffisamment l'usager, l'auraient poussé à vérifier plus vite ses colis, à activer sa protestation. Alors que le transporteur va se trouver sous la menace continuelle de revendications et de réclamations qu'il n'aura pu prévoir ni éviter, même en prenant toutes les mesures nécessaires pour exécuter consciencieusement le contrat de transport.

(2) *Revue juridique de locomotion aérienne*, 1928.

SECTION II

Conditions d'exercice de l'action en responsabilité

Lorsque, en dépit de la protestation que l'usager a notifiée au transporteur, aucun accord n'est intervenu entre les parties, la procédure peut être engagée valablement. Cependant l'action en responsabilité n'est pas une action ordinaire. Elle est gouvernée par les deux idées suivantes :

1° Elle ne peut être exécutée que dans les conditions et limites de la Convention ;

2° Dans un délai spécial différent des prescriptions de droit commun.

1° Dans les conditions et limites de la Convention

Article 24 : « Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la Convention ». Tel est le principe général qui exige la conformité absolue de l'action en responsabilité aux dispositions de la Convention de Varsovie non seulement en ce qui concerne l'objet de la demande, mais les personnes en cause.

L'objet ne peut être autre que la réparation d'un dommage corporel, matériel ou consécutif au retard. Malgré l'évidence de cette proposition, il ne faut pas oublier que d'autres demandes sont susceptibles de surgir à l'occasion du transport aérien — action en répétition de l'indû, en dommages-intérêts pour vol commis à bord, en paiement du prix de transport, etc. — ne devant relever que de la *lex contractus*, c'est-à-dire du droit commun. L'étendue de la responsabilité risque d'être assez variable en ce qui concerne le dommage corporel. Doit-on, en effet, comprendre dans la réparation du dommage corporel non seulement le coût des soins tentés pour la guérison du voyageur, mais la dépréciation subie par son patrimoine du fait que sa capacité de travail a été amoindrie temporairement ou de manière permanente, le préjudice causé aux tiers bénéficiaires de pensions alimentaires du fait de la mort de leur

débiteur, et jusqu'à quel point aux héritiers, etc. ? C'est une notion dépendant uniquement de ce que les législations internes entendent par « réparation du préjudice causé » et qui touche à la classification des ayants droit. Le dommage matériel se résout plus simplement en une certaine indemnité et, s'il y a lieu, en dommages-intérêts.

On peut donc seulement dire que, dans tous les cas, l'objet de la demande devra respecter les limitations numériques et les conditions établies par la Convention.

Quelles sont les personnes en cause ? En matière de fret, le demandeur n'est pas difficile à déterminer, c'est l'expéditeur ou le destinataire ou leurs ayants droit. Dans les transports de voyageurs, cela est plus délicat. L'article 24 émet cette réserve : « Sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs ». A défaut du passager accidenté, il est entendu que l'ayant droit est celui qui a un droit né du transport à un titre quelconque. Seulement les différentes législations comprennent plus ou moins largement cette définition et les prérogatives qu'elle confère. Aussi le soin de déterminer la loi applicable et par suite les personnes autorisées à introduire une action en responsabilité est-il complètement laissé au droit international privé. Toutefois si, d'après la loi applicable, plusieurs personnes ont le droit d'agir, du fait d'un même accident, le total des indemnités allouées ne saurait dépasser les limites posées par la Convention. Les indemnités particulières seraient réduites au prorata de leur montant, par rapport au maximum prévu à l'article 22.

Le C. I. T. E. J. A. a négligé volontairement de prévoir l'hypothèse dans laquelle, à la suite de la mort d'un voyageur, plusieurs ayants droit se trouveraient intenter, en même temps, une action en responsabilité, dans des Etats différents. On aurait pu craindre que le respect de la chose jugée n'étant pas assuré d'un pays à l'autre, les tribunaux ne soient pas obligés de limiter l'objet de la demande (3). Il faudrait pour cela que les habitudes de courtoisie internationale fussent mises en défaut

(3) L'article 26 alinéa 2 qui fut supprimé en 1929 prévoyait que les actions intentées du chef de la mort d'un voyageur seraient portées devant un même tribunal.

par une règle d'ordre public. Un tel concours de circonstances ne s'est jamais présenté. Il n'a donc pas d'intérêt.

Quant au défendeur, en l'espèce le transporteur, s'il vient à décéder « l'action en responsabilité s'exerce contre ses ayants droit dans les limites prévues par la Convention ». Ici encore, les législations nationales étant loin de concorder — le droit anglo-saxon, par exemple, admet que l'action en dommages-intérêts s'éteint par la mort du responsable — l'acceptabilité de la demande doit être tranchée par la loi applicable. Naturellement si le demandeur se trouvait en présence de plusieurs ayants droit du transporteur, au même titre, il devrait diviser son recours pour rester dans les limites établies par la Convention. Donc, de toute manière, le grand principe de l'article 24 ne peut être perdu de vue.

2° Dans un délai différent des prescriptions de droit commun

L'action en responsabilité ne se prescrit point. « Elle doit être intentée, sous peine de déchéance, dans un délai de deux ans ». Article 29. C'est une fin de non-recevoir. L'accomplissement de deux années devient un obstacle à l'admission de toute demande ultérieure. Ce délai ne souffre point d'être allongé par une cause d'interruption ou de suspension. Juridiquement on peut le rapprocher des petites prescriptions ou de certains délais préfix qui, en droit français, éteignent l'action en justice par l'écoulement d'un laps de temps et qui ne peuvent non plus être interrompus ni suspendus. La présente solution a les origines suivantes : dans le projet primitif de 1925, il avait été question de prescrire l'action en responsabilité en deux ans et de laisser la détermination des causes de suspension et d'interruption à la *lex fori*. Or celles-ci varient d'un pays à l'autre et ç'aurait été rendre la situation juridique du transporteur bien incertaine. De sorte que la proposition italienne du 7 octobre 1929 d'obvier à cet inconvénient en substituant le principe de la fin de non-recevoir à celui de la prescription se présentait comme le meilleur remède. La déchéance pure et simple restant au-dessus des divergences nationales élimine la question et constitue une base uniforme et plus sûre pour le transporteur que la prescription. Toutefois il fallait bien dire comment s'exercerait l'action

en responsabilité. L'acte introductif d'instance est loin d'être le même partout — renvoi au tribunal civil? préliminaire de conciliation? — On ne pouvait poser ici de règle générale. Il a donc été décidé que « le mode de calcul du délai dépendait de la loi du tribunal saisi » article 29.

Le délai de déchéance — avons-nous vu — est de deux ans. C'est plus qu'il ne faut au demandeur pour introduire son action. « Le projet français établissait la prescription d'un an et cela a paru normal; mais la distance possible et présumable en cas de transport aérien comme la nécessité en ce qui concerne les blessures et l'incapacité des victimes, de permettre une appréciation plus exacte de la responsabilité ont engagé la Commission à élever à deux ans la durée de la prescription » (4). Malgré l'excellence de cette raison, le délai est trop long, même pour évaluer rigoureusement l'étendue du dommage. Les objections qui ont été soulevées à propos des délais de protestation pourraient être renouvelées ici. Rappelons qu'en matière terrestre et ferroviaire, la prescription n'est que d'un an. Il n'est pas bon que les compagnies aériennes aient durant deux années cette épée de Damoclès suspendue au-dessus de leur tête. La Chambre de Commerce Internationale a toujours prétendu que le délai de deux ans pour intenter l'action en responsabilité était excessif. Néanmoins il ne faut pas oublier que la longueur du délai est un peu atténuée du fait qu'il n'est sujet ni à interruption ni à suspension et que son point de départ est immédiat. Il commence à courir. « A compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver ou de l'arrêt du transport ». Et non du jour du refus de la protestation par le défendeur comme dans la Convention de Berne, du jour de la remise du colis, ou du jour où elle aurait dû être effectuée ou de l'ordre d'envoi de celui-ci comme dans les transports ordinaires. Ce qui en diminue tout de même la durée de façon appréciable.

(4) Rapport de M. Pittard en 1925.

SECTION III

Des règles de compétence

Devant quel tribunal le litige né du transport aérien international devra-t-il être porté? Pourvu que ce soit sur le territoire de l'une des Hautes Parties Contractantes, l'article 28 laisse au demandeur le choix entre quatre tribunaux (5) :

1° Celui du domicile du transporteur.

2° Celui du siège de son principal établissement.

3° Celui du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu.

4° Celui du lieu de destination.

Ce qui revient à attribuer compétence à un tribunal que les parties n'ont pu ignorer en contractant. L'ouverture d'un tel choix est à la fois favorable au défendeur — puisque le transporteur ne sera cité que dans le ressort de l'un quelconque de ses établissements — et au demandeur qui optera pour le tribunal le plus proche de son domicile ou du centre de ses affaires.

La compétence du *forum loci*, qui venait en cinquième lieu au cas où l'aéronef n'arriverait pas à destination, a été écartée en 1929. Ce, malgré les avantages de l'enquête et du jugement sur place et par suite de l'élucidation plus facile, plus rapide des causes de l'accident. Il a semblé inutile et dangereux d'introduire ici la même règle qu'en matière d'accidents causés au tiers.

Inutile parce que si l'accident arrive dans un pays bien organisé, les autorités locales se transporteront de toute façon sur les lieux pour en dresser procès-verbal. La pièce essentielle sera toujours établie. Alors, peu importe de juger là ou ailleurs. On parle actuellement de réglementer internationalement la constatation des accidents aux aéronefs étrangers, de manière à ce que les autorités du pays d'où ils ressortissent soient averties

(5) Comp. Loi française du 31 mai 1924, art. 56 : « l'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur ».

et que l'enquête soit ouverte en présence d'un de ses représentants (6). La tâche du tribunal compétent serait ainsi grandement facilitée.

Dangereux car si, au contraire, la justice est primitive, la compétence du *forum loci* n'aurait-elle pas été un encouragement à la malignité et au chantage pour le demandeur ? A ses risques et périls, d'ailleurs ; un pareil choix aurait pu n'être pas sans inconvénients non plus pour lui : difficultés de procédure, etc. Enfin : « la compétence du lieu de l'accident est justifiée quand la victime est un tiers étranger à tout contrat de transport et qui a le droit d'être protégée contre le transporteur. Mais quand il s'agit d'un expéditeur de marchandises ou d'un voyageur qui a passé un contrat et qui se met par là même sous l'empire de la convention et de la loi du contrat, il n'y a aucune raison pour que cette personne aille plaider devant un tribunal quelconque qui se trouve par hasard être le tribunal du lieu de l'accident. C'est même extrêmement dangereux, car le tribunal ne sera compétent que si l'Etat où l'on veut introduire le procès a ratifié la Convention. Il faudra alors que la victime sache si l'Etat du lieu de l'accident a ratifié la Convention » (7). Toutes ces raisons ont milité pour le retrait de la compétence du *forum loci*.

L'article 29 n'a pas été sans soulever des critiques. M. Maurice Maschino soutient que « trop de tribunaux sont compétents » (8). Peut-être, si l'on compare avec la Convention de Berne (art. 54. C.I.M., C.I.V.) dans laquelle « le juge du domicile du chemin de fer est exclusivement compétent pour les actions en recours ». Et encore, il ne pouvait être question d'adopter ici l'unité de juridiction — que ce soit le lieu du principal établissement, ou le lieu de conclusion du contrat. Il faut, en effet, tenir compte de la distance qui peut exister entre le domicile du demandeur et l'endroit où il doit porter son action. Tel qui habite Paris va à Varsovie par le chemin de fer. Rappelé d'urgence, il prend la voie aérienne. Si le seul tribunal compétent avait été celui du lieu de la conclusion du contrat, notre voyageur aurait dû aller

(6) *Revue juridique internationale de la locomotion aérienne*.

(7) M. Ripert. Varsovie 1929, p. 78.

(8) « La Convention de Varsovie et la responsabilité du transporteur aérien ». Le droit aérien, 1930-1

plaider à Varsovie. Tel autre, fixé en Yougo-Slavie, expédie des marchandises de Belgrade par la ligne Flèche d'Orient. Si la compétence avait été octroyée exclusivement au lieu du principal établissement, il eût fallu assigner à Paris. Même dans l'intérêt du défendeur, on ne pouvait obliger les usagers à venir l'actionner à des milliers de kilomètres de leur domicile ! Avec le quadruple choix, rien de tout cela ! Chacun attaquera devant le tribunal qui lui est le plus commode : l'expéditeur au point de départ, le destinataire, à l'arrivée etc. De plus, ces quatre tribunaux ne sont pas tellement différents les uns des autres au point de disperser les recours. Le lieu du domicile du transporteur, de son principal établissement, d'un établissement secondaire, le lieu de destination ne constituent-ils pas les domiciles de la compagnie aérienne ? Aucun d'eux n'est désigné par le hasard. Les parties les connaissent de façon certaine en contractant.

Voici le tribunal saisi du litige. Le demandeur qui plaide en pays étranger pourra être tenu de fournir la *cautio judicatum solvi*, à moins que l'Etat dont il dépend ne soit signataire de la Convention de La Haye ou d'une Convention bilatérale dispensatrice. La suppression de cette formalité — à l'instar de la Convention de Berne, article 55 — d'abord décidée en 1925-28, dut être retirée devant la difficulté pour les délégués de se mettre d'accord sur ce point.

Comme la procédure est inséparable de la compétence, l'article 28 précise qu'elle sera réglée par la loi du tribunal saisi.

Quant à l'exécution des jugements, elle sera requise comme celle de tous les jugements étrangers. Lorsque le transporteur aura des biens dans le pays où il a été condamné, le demandeur y continuera l'exécution. Dans le cas contraire, ce dernier devra recourir à la procédure habituelle de l'*exequatur*. « On n'a pas réussi à garantir dans tous les États contractants la réciprocité d'exécution des jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention. On a cru préférable de les réserver pour un accord international sur la procédure civile » (9).

(9) M. Otto Riese « Observations sur la Convention de Varsovie » « Le droit aérien » 1930-216.

L'ensemble de ces dispositions est sanctionné par « la nullité de toutes clauses du contrat de transport ou de toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention, soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence ». Ce qui condamne à l'avance la prorogation de for.

Quant aux clauses d'arbitrage, elles ne sont admises par le même article 32 que dans les transports de marchandises et à deux conditions :

- a) Que ce soit dans les limites de la présente Convention ;
- b) Que l'arbitrage s'effectue dans un des lieux de compétence prévus à l'article 28, alinéa 1.

Les clauses d'arbitrage sont donc tolérées, mais ne peuvent, en aucune façon, être un prétexte à violation de la Convention.

Pourquoi a-t-on adopté un régime particulier pour les voyageurs et les bagages ? C'est que l'arbitrage est une pratique commerciale qui suppose une discussion à terrain égal entre gens de métiers. Il fallait protéger les passagers contre leur propre inexpérience et contre la puissance des grandes compagnies aériennes qui auraient cherché à imposer la loi ou le juge à elles favorables comme une sorte de clause *ne varietur*.

Voilà la raison pour laquelle la faculté d'arbitrage est aussi restreinte. Rien n'empêche d'ailleurs le voyageur, après le dommage, de s'entendre avec le transporteur pour soumettre le différend à un arbitre. Le danger n'est plus le même.

CHAPITRE VIII

Des transports complexes

Les transports complexes sont ceux qui, devant être exécutés par plusieurs transporteurs différents, sont cependant envisagés dans leur unité. Rentrent dans cette définition, les transports successifs par air et les transports combinés.

Le transport successif emprunte plusieurs lignes aériennes, à l'exclusion de tout autre moyen de locomotion. Ainsi le voyageur qui se rend de Londres à Marseille prend deux lignes : Croydon-le Bourget, le Bourget-Marignane. Si les conditions de l'article 1 sont remplies, c'est un transport successif.

Le transport combiné, au contraire, est effectué en partie par air, en partie par tout autre moyen de transport.

L'un et l'autre présupposent l'existence d'ententes entre les divers transporteurs pour l'établissement d'un ou plusieurs titres de transport valables sur la totalité du parcours ou pour la combinaison des horaires, ou encore pour la fixation d'un prix global un peu inférieur à la somme des transports pris séparément.

Les règles attributives de responsabilité forcément très différentes pour les transports successifs et les transports combinés demandent à être étudiées séparément :

SECTION I : *Des transports successifs ;*

SECTION II : *Des transports combinés.*

SECTION I

Des transports successifs (1)

Plusieurs compagnies aériennes participent à l'exécution d'un même transport. Un accident, un dommage se produisent en cours de route.

Comment la responsabilité va-t-elle être assumée? Nous savons qu'un tel transport est censé constituer pour l'application de cette Convention, un transport unique, lorsque les parties l'ont envisagé comme une seule opération. Ce, qu'il ait été conclu sous la forme d'un ou plusieurs contrats (art. 1, al. 3).

L'établissement d'un lien de solidarité entre les transporteurs vient presque tout de suite à l'esprit avec son système de recours habituel. Il n'aurait pas été sans commodité : les usagers ayant la faculté de poursuivre l'une quelconque des compagnies et celles-ci recourant entre elles. Le C. I. T. E. J. A. n'en a pas voulu. La solidarité aurait pu être gênante et injuste quand il n'y a aucun doute sur le moment où s'est produit le fait dommageable.

L'article 30 attribue la responsabilité au transporteur sur le réseau duquel le dommage est arrivé : « Chaque transporteur est soumis aux règles établies par cette Convention et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle ».

Telle est la règle générale. Elle est plus simple. Elle va davantage droit au but. Elle répond mieux au besoin de célérité de l'aviation. Elle est plus juste. Malheureusement elle n'est pas toujours applicable. C'est ce que nous allons voir en examinant d'abord les transports de personnes, puis les transports de bagages et de marchandises.

(1) La loi du 31 mai 1924 est muette en ce qui concerne les transports complexes.

La loi yougoslave du 22 février 1928 renferme une disposition se rapprochant de l'article 30 de la Convention de Varsovie, sur les transports successifs Comp. art. 70 : « Dans le cas où le contrat de transport doit être exécuté par des transporteurs successifs, sera responsable des dommages, le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'avarie s'est produite. Cependant sera responsable vis-à-vis du destinataire, le transporteur qui lui a remis la marchandise pour autant qu'il n'en est pas disposé autrement par les prescriptions légales relatives aux entrepreneurs de transport. »

§ I. — Des transports successifs de personnes

Dans les transports de personnes, il ne peut y avoir aucun doute sur la détermination du moment où s'est produit le dommage. L'accident est tôt ou tard porté à la connaissance publique. Le retard ne passe pas plus inaperçu aux passagers qu'aux pilotes et employés d'aérodrome. C'est pourquoi la règle de l'article 30 reçoit ici une complète application. L'action en responsabilité sera dirigée contre le transporteur ayant effectué le trajet au cours duquel l'accident ou le retard a pris naissance.

Une seule exception : lorsque les transporteurs successifs s'entendent pour que l'un d'entre eux assure la responsabilité pour tout le voyage. Sauf à se retourner contre le véritable responsable. L'alinéa 2 prévoit l'intervention d'une stipulation expresse et préalable sur le billet de passage. Mais la désignation de « premier transporteur » n'est, à notre avis, qu'un exemple. Le dernier transporteur ou un transporteur intermédiaire — qui, par exemple, accomplit la majeure partie du parcours — centraliseront aussi bien l'action en responsabilité. Une semblable clause serait valable.

Le même régime doit être étendu aux objets dont le voyageur conserve la garde.

§ II. — Des transports successifs de bagages et de marchandises

En revanche, dans les transports successifs de bagages et de marchandises, la règle de l'article 30 sera fréquemment mise en échec. Il pourra se faire que l'origine du dommage soit connue et la responsabilité évidente. Ainsi un accident notoire provoque des avaries ; un événement précis engendre le retard ; ou bien le deuxième transporteur constate les dégâts pendant le transbordement. Rien de plus simple. L'usager attaquera la compagnie aérienne sur le réseau de laquelle « la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits ».

Dans la majorité des cas, il n'en sera pas ainsi. Le dommage ne sera découvert qu'à l'arrivée ou à la livraison des colis, c'est-

à-dire lorsqu'il n'est plus possible de situer la cause de l'avarie ou de la perte à un certain point du parcours et que le dommage s'est perpétré. Certes, les compagnies ont la ressource de vérifier l'état apparent des bagages et des marchandises lorsqu'elles en prennent possession. Vérification forcément incomplète et superficielle ! Aussi, à défaut de certitude et devant l'identité d'intérêts des transporteurs, il a été bâti un système qui repose sur leur qualité de co-mandataires. Chacun d'eux est censé avoir reçu un mandat. Ils sont donc collectivement et solidairement (2) responsables de la bonne exécution du contrat de transport. Afin d'éviter tout abus comme toute complication dans le choix du défendeur et faute de pouvoir appliquer le principe de l'alinéa 1^{er}, l'exercice de l'action a été canalisé de la manière suivante : « L'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a droit à la délivrance, contre le dernier ». La répartition s'opérera ensuite entre les transporteurs. M. Ripert l'explique ainsi : « Il y a deux personnes qui ont des droits : l'expéditeur parce qu'il a passé un contrat. Ce contrat, il l'a passé avec le premier transporteur. Le destinataire, parce qu'il a un titre qui lui permet d'obtenir livraison de la marchandise. D'où responsabilité envers l'expéditeur et le destinataire de celui à qui l'on présente un titre et qui ne peut pas délivrer la marchandise. Système discutable, mais correct » (3).

Cette réglementation internationale des transports successifs vient en somme renforcer et encourager les tentatives qui s'ébauchent entre les compagnies aériennes. Leur intérêt n'est-il pas de s'unir ? Que l'on songe à la perspective ainsi ouverte. Pour ne citer qu'un exemple, le *Chicago Tribune* annonçait en 1931 la conclusion d'un accord entre les trois compagnies de navigation aérienne, américaine, anglaise et française : Pan Airways, Imperial Airways et Aéropostale

(2) Dans la C. I. M. (article 48) et la C. I. V. (article 48) il n'y a pas solidarité mais responsabilité collective des chemins de fer concourant au transport ; chacun d'eux répondant du dommage causé par son fait. La charge de l'indemnité due est répartie entre tous ceux qui n'auront pu prouver que le dommage n'a pas eu lieu sur leurs lignes, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs ou à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

(3) Varsovie 1929 p. 89

pour l'organisation de la traversée de l'Atlantique par trois transports successifs : 1° D'Europe aux Iles Açores ; 2° Des Iles Açores aux Iles Bermudes ; 3° Des Iles Bermudes à New-York. L'établissement d'un service régulier transatlantique par grands hydravions serait prévu pour 1934. La date semble un peu proche, étant donné la difficulté d'organiser la deuxième étape (2.400 kilomètres d'une seule traite). Mais il n'en reste pas moins que ce projet — comme plusieurs autres — entre dans le domaine des réalisations prochaines pour le maximum de rendement économique de l'aviation commerciale (4).

SECTION II

Des transports combinés

Entre les divers entrepreneurs qui prennent part aux transports combinés — chemins de fer, automobiles, compagnies aériennes et maritimes — il existe une telle différence de régime juridique, administratif et économique que la Convention a limité son application exclusivement au parcours aérien : « Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air, en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier ».

Toutefois l'obligation de respecter les stipulations de l'air ne crée aucun empêchement à l'insertion dans le titre de transport de conditions relatives à d'autres modes de transport. Peu importe le mode de transport initial et le nombre de transbordements.

Comme on le voit, l'article 31 est très succinct et conçu en termes généraux. La raison en est que la combinaison des transports constitue une question toute neuve. Il faut attendre, pour légiférer internationalement sur ce point, un enseignement

(4) Rapporté dans la *Revue générale du droit aérien*, 1931.

plus avancé de la pratique. D'ailleurs, aucune difficulté n'est à craindre, même en ce qui concerne l'attribution de responsabilité. Si l'on connaît la compagnie sur le réseau de laquelle le dommage s'est produit, celle-ci seule en devra réparation, à moins que la faute ne soit partagée, de façon certaine, avec un autre transporteur. Si, au contraire, le doute demeure sur le moment où le préjudice a été causé, une solution s'impose. Il ne peut s'agir de solidarité — les intérêts sont trop dissimilables — mais simplement de responsabilité conjointe des transporteurs qui n'ont rien prouvé à leur décharge. Le juge du fait évaluera la part de responsabilité de chacun.

Il n'existe actuellement des ententes qu'à l'intérieur des pays, notamment aux Etats-Unis, en Suède, Autriche, Allemagne, Suisse, Belgique sous les formes les plus variées : air-fer, paquebot-avion, automobile-avion ou triple combinaison, l'automobile opérant par exemple la fonction entre le train et l'avion, etc. Mais les résultats obtenus, leur état de progression et les études en cours permettent de croire à leur prochain développement sur le terrain international.

C'est qu'il y a commercialement beaucoup à attendre des transports combinés : utilisation maximum des avantages respectifs de chaque moyen de locomotion, l'un complétant l'autre pour le meilleur rendement total. Ainsi l'aéronef qui laisse le chemin de fer loin derrière lui pendant le jour rencontre un gros obstacle dans le vol nocturne. Par la combinaison air-fer, l'avance acquise est conservée. Les Allemands ont bien compris le profit qu'il y avait à tirer d'une telle organisation. La Convention « Aviation, Chemin de fer, Service des voyageurs » est en vigueur depuis le 1^{er} septembre 1928, qui scelle la collaboration entre la Luft Hansa et les chemins de fer du Reich. Elle offre entre autres, les facilités suivantes. En cas d'interruption du transport aérien, le contrat rend le ticket de vol échangeable contre un billet de première classe en chemin de fer. Les colis peuvent être enregistrés dans n'importe quelle gare allemande, même si le lieu de destination ne se trouve pas sur le réseau aérien.

Que l'on considère l'économie de temps réalisée et les conséquences tant pour les voyageurs que pour le fret ? Attentes évitées, commodité croissante des communications, augmenta-

tion du nombre des usagers, extension du trafic, etc. Le Bulletin de la Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques rapporte dans son numéro de 1930 que 3.000 expéditions ont été faites en 1929 en Allemagne, grâce au service mixte air-fer qui, pour la plupart, provenaient de localités ne disposant pas d'aérodrome. Et il ajoute que l'on ne peut que souhaiter son expansion internationale.

Il en est de même pour les transports combinés paquebot-avion. Dans certains ports comme Brême, sur la réception de messages sans fil, des aéronefs attendent l'arrivée du bateau pour transporter voyageurs et marchandises à un point donné. En France, les études sont très proches de la mise au point, quoi qu'il ne soit pas présentement possible de dire à quelle date le service des transports combinés sera en mesure de fonctionner (5). La Compagnie Aéropostale, après avoir, depuis le 1^{er} novembre 1927, fait de nombreuses expériences sur le trajet Dakar-Buenos-Ayres, a établi le 1^{er} mars 1928 un service régulier de liaison paquebot-avion entre la France et l'Amérique du Sud, par transbordement sur les lignes suivantes : Toulouse-Casablanca, Casablanca-Dakar, Dakar-Natal, Pernambouc-Buenos-Ayres. Quoique réservé à la poste, la régularité des résultats constatés permet de supposer que, lorsqu'un certain public les aura fait connaître, ils seront utilisés commercialement (6). L'Aéropostale envisage aussi l'établissement d'une ligne régulière Lisbonne-Madrid-Bordeaux-Paris qui ferait gagner aux passagers embarquant ou débarquant à Lisbonne un ou deux jours de voyage.

La Lloyd Sabaudo, la grande compagnie maritime gènoise, nourrit des projets analogues pour la ligne Italie-Amérique. Il est même question d'établir des hydravions sur les paquebots qui, lancés par catapulte à une distance donnée de la côte, s'envoleraient avec passagers et marchandises. En ce qui

(5) Le 30 mars 1929, M. Flandin déposait sur le bureau de la Chambre des Députés un projet de résolution invitant le gouvernement à prendre dans le plus bref délai toutes les mesures utiles pour qu'un régime de transports combinés entre avions et chemins de fer s'établisse en France d'après les exemples fournis par les pays étrangers, notamment l'Allemagne et la Belgique.

(6) Paul Durand : les transports combinés air-fer. *Le droit aérien* : 1930, page 208.

concerne les voyageurs, ce dessein est assez problématique à cause de la violence particulière du décollage qui doit avoir lieu en quelques mètres. Inconvénient qu'on n'a pas encore réussi à éviter, mais à laquelle on arrivera un jour ou l'autre.

La combinaison des transports peut aussi s'exercer sur un autre plan : par la répartition du fret entre les différents véhicules accomplissant un même parcours. Tenu compte de l'urgence plus ou moins grande, des conditions inhérentes aux objets transportés et du titre de transport. Les bagages lourds prenant la voie terrestre par exemple, tandis que les bagages légers suivraient le passager par avion. Ou encore les colis expédiés en « petite vitesse » empruntant le chemin de fer, le bateau, et ceux mentionnés « grande vitesse » l'avion.

Comme on le voit, les perspectives ouvertes par les transports mixtes sont immenses. Leur développement sera d'une influence considérable sur le caractère et l'évolution générale des transports par aéronef.

De marquantes personnalités disent que, si larges que soient les possibilités de l'aviation commerciale, elle ne peut pas prétendre à remplacer complètement les chemins de fer, paquebots et services automobiles et qu'il restera toujours des parcours où il sera plus avantageux en tous points de vue — vitesse ou prix — que les voyageurs ou marchandises prennent les moyens de transport au sol plutôt que la voie aérienne.

Actuellement il ne peut certes en être autrement. Mais lorsque les causes qui handicapent l'aviation auront disparu, que les lignes de nuit fonctionneront normalement — comme les progrès du vol sans visibilité le font espérer — que l'affermissement de la sécurité ira de pair avec la vulgarisation de ce moyen de locomotion et l'abaissement des prix de transport, la face des choses aura changé. Viendra une époque — peut-être moins lointaine que l'on ne croit, si nous songeons que l'aviation commerciale n'a guère plus de vingt ans et si nous considérons les perfectionnements techniques incessants — où la voie aérienne prendra une importance au moins égale à celle des chemins de fer et des services maritimes.

D'autres prétendent aussi que tant que la vitesse commerciale de 300 kilomètres à l'heure n'aura pas été réalisée avec des

rayons d'action de 2.000 kilomètres, ce n'est qu'exceptionnellement que l'aviation tiendra sa place à côté des chemins de fer (7). En sommes-nous donc si loin ? Sur la C. I. D. N. A. la vitesse moyenne en 1932 a atteint 200 kilomètres. Et l'on espère bien obtenir pour 1933 une moyenne de 230 à 240. Ce, avec des trimoteurs Wibault pouvant transporter dix passagers et 150 kilos de bagages, sur un rayon d'action de 900 à 1.000 kilomètres.

L'avion arrivera certainement à occuper un rôle prépondérant sur le terrain international. Les autres véhicules n'en cesseront pas pour cela d'assurer les transports n'exigeant pas une extrême rapidité ou ne se prêtant pas à la locomotion aérienne, ainsi que les lignes de communication et de jonction intérieures. La voie dans laquelle s'engagent les transports combinés est une indication. Ainsi dans l'étude qui a été entreprise en France pour établir une réglementation air-fer, ressortent deux principes (8) :

1° Les chemins de fer n'interviendront dans le trafic combiné que comme préposés ou tâcherons de l'entreprise aérienne.

2° La responsabilité du transporteur ferroviaire ne devra jouer que dans ses rapports avec l'entreprise aérienne, de manière que le public n'ait à connaître que cette dernière.

Comme dans le système allemand, le chemin de fer n'est qu'un simple mandataire chargé de l'exécution matérielle. Nous sommes en présence d'une responsabilité unique, le point de vue aérien dominant l'ensemble (9). N'est-ce pas prévoir implicitement un certain effacement du chemin de fer devant l'aéronef ?

Les autres moyens de locomotion ont acquis une vitesse commerciale à peu près stabilisée et atteint un point maximum de développement qu'ils ne dépasseront guère. L'aéronef, au contraire, est loin d'avoir dit son dernier mot. Avec lui, tous les espoirs sont permis. C'est pourquoi les transports combinés ne pourront que hâter sa marche en avant.

(7) *Revue juridique internationale de la locomotion aérienne*, 1927-1.

(8) *Revue juridique internationale de la locomotion aérienne*, 1930-2.

(9) Paul Durand, Les transports combinés air-fer, *le droit aérien*, 1930, page 208.

A notre sens, non seulement il se taillera avant longtemps une place à sa mesure auprès des autres véhicules, mais il se réservera — principalement sur le plan international — la primauté dans le genre de transport que nous avons défini.

La Convention aura bien vieilli alors. Devenue insuffisante, inutile même, ou remplacée par d'autres ententes internationales, l'œuvre réalisée à Varsovie par le C. I. T. E. J. A. aura atteint son but et contribué à la conquête de l'air par le Commerce et l'Industrie.

CONVENTION

pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international

Le Président du Reich allemand, le Président Fédéral de la République d'Autriche, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président des Etats-Unis du Brésil, Sa Majesté le Roi des Bulgares, le Président du gouvernement nationaliste de la République de Chine, Sa Majesté le roi de Danemark et d'Islande, Sa Majesté le Roi d'Egypte, Sa Majesté le Roi d'Espagne, le Chef d'état de la République d'Estonie, le Président de la République de Finlande, le Président de la République Française, Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires Britanniques au delà des mers, Empereur des Indes, le Président de la République Hellénique, Son Altesse Sérénissime le Régent du Royaume de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, le Président de la République de Lettonie, Son Altesse Royale la Grande Duchesse de Luxembourg, le Président des Etats-Unis du Mexique, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, le Président de la République de Pologne, Sa Majesté le Roi de Roumanie, Sa Majesté le Roi de Suède. le Conseil Fédéral Suisse, le Président de la République Tchéco-Slovaque, le Comité Central exécutif de l'Union des Républiques soviétiques socialistes, le Président des Etats-Unis du Vénézuéla. Sa Majesté le Roi de Yougo-Slavie,

Ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du transport aérien international en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur.

A cet effet ont nommé leurs Plénipotentiaires respectifs, lesquels, dûment autorisés, ont conclu et signé la Convention suivante :

CHAPITRE PREMIER. — OBJET. — DÉFINITIONS

Article Premier. — La Présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique

également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

Est qualifié « transport international » au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une Puissance même non Contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.

Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constitué pour l'application de cette Convention, un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même Haute Partie Contractante.

Article 2. — La Convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1^{er}.

Sont exceptés de l'application de la présente Convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

CHAPITRE II. — TITRES DE TRANSPORT

Section I. — *Billet de passage*

Article 3. — Dans le transport de voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes :

a) le lieu et la date de l'émission ;

b) les points de départ et de destination ;

c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international ;

d) le nom et l'adresse du ou des transporteurs ;

e) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré un billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section II. — *Bulletin de bagages*

Article 4. — Dans le transport de bagages, autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

Il doit contenir les mentions suivantes :

a) le lieu et la date de l'émission ;

b) les points de départ et de destination ;

c) le nom et l'adresse du ou des transporteurs ;

d) le numéro du billet de passage ;

e) l'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin ;

f) le nombre et le poids des colis ;

g) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2 ;

h) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera

pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres *d) f) h)*, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section III. — *Lettre de transport aérien*

Article 5. — Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé « lettre de transport aérien » ; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

Article 6. — La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

Le premier exemplaire porte la mention « pour le transporteur » ; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention « pour le destinataire » ; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre ; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré jusqu'à preuve contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

Article 7. — Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

Article 8. — La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes :

a) le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi ;

b) les points de départ et de destination ;

c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international ;

d) le nom et l'adresse de l'expéditeur ;

e) le nom et l'adresse du premier transporteur ;

f) le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu ;

g) la nature de la marchandise ;

h) le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis ;

i) le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise ;

j) l'état apparent de la marchandise et de l'emballage ;

k) le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer ;

l) si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais ;

m) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2 ;

n) le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien ;

o) les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien ;

p) le délai de transport et indication sommaire de la voie à suivre (VIA) s'ils ont été stipulés ;

q) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

Article 9. — Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées par l'article 8 [*a)* à *i)* inclusivement et *q)*], le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Article 10. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.

Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne, à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Article 11. — La lettre de transport aérien fait foi jusqu'à preuve contraire, de la conclusion, du contrat de la réception de la marchandise et des conditions du transport.

Les énonciations de la lettre de transport aérien, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise, ainsi qu'au nombre des colis, font foi jusqu'à preuve contraire ; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12. — L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13 ci-dessous.

Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13. — Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14. — L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose.

Article 15. — Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit de l'expéditeur, soit du destinataire.

Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

Article 16. — L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre du transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

CHAPITRE III. — RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 17. — Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

Article 18. — Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien. Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

Article 19. — Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

Article 20. — Le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que lui ou ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

Article 21. — Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 22. — Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de cent vingt-cinq mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par voyageur.

Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demie milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

Article 23. — Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 24. — Dans les cas prévus aux articles 18 et 19, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

Article 25. — Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

Ce droit lui sera également refusé, si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

Article 26. — La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et au plus tard, dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

Toute protestation doit être faite par réserve inscrite, sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 27. — En cas de décès du débiteur, l'action en responsabilité, dans les limites prévues par la présente Convention, s'exerce contre ses ayants droit.

Article 28. — L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

Article 29. — L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

Le mode de calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 30. — Dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

CHAPITRE IV. — DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS COMBINÉS

Article 31. — Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.

Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de trans-

port aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

CHAPITRE V. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES

Article 32. — Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28, alinéa 1.

Article 33. — Rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.

Article 34. — La présente Convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Article 35. — Lorsque dans la présente Convention, il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Article 36. — La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement polonais au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

Article 37. — La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, qui en notifiera le

dépôt au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

Dès que la présente Convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties Contractantes, elle entrera en vigueur entre Elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie Contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

Il appartiendra au Gouvernement de la République de Pologne de notifier au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

Article 38. — La présente Convention, après son entrée en vigueur, restera ouverte à l'adhésion de tous les Etats. L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

L'adhésion produira ses effets à partir du quatre-vingt-dixième jour après la notification faite au Gouvernement de la République de Pologne.

Article 39. — Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera immédiatement le Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Article 40. — Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté.

En conséquence Elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protec-

torats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

Elles pourront aussi, en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente Convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

Article 44. — Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence Internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette Conférence.

La présente Convention, faite à Varsovie le 12 octobre 1929, restera ouverte à la signature jusqu'au 31 janvier 1930.

(Signatures).

PROTOCOLE ADDITIONNEL (1)

ad. ARTICLE 2

Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit de déclarer, au moment de la ratification ou de l'adhésion, que l'article 2 : alinéa premier, de la présente Convention ne s'appliquera pas aux transports internationaux aériens effectués directement par l'Etat, ses colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tout autre territoire sous sa souveraineté, sa suzeraineté ou son autorité.

(Signatures).

(1) Nous avons vu qu'aucun État ne l'avait ratifié à la date du 20 avril 1933 et qu'il était donc appelé à disparaître.

BIBLIOGRAPHIE

Première Conférence Internationale de droit privé aérien, tenue à Paris du 27 octobre au 6 novembre 1925. — Rapport de M. Pittard sur l'avant-projet de Convention à la Conférence de Paris, 6 novembre 1925.

Comptes rendus :

de la I^{re} Session du C. I. T. E. J. A., Paris, 17-21 mai 1926.

II^e Session du C. I. T. E. J. A., Paris, 4-7 avril 1927.

III^e Session du C. I. T. E. J. A., Madrid, 24-29 mai 1928.

Rapport de M. de Vos sur l'avant-projet de Convention relatif à la responsabilité du transporteur dans les transports internationaux par aéronefs et la lettre de transport aérien, adopté par le C. I. T. E. J. A., en 1928.

Procès-verbaux de la Deuxième Conférence Internationale de droit privé aérien. Varsovie : 4-12 octobre 1929.

ANDRÉ-HENRY CÖUANNIER : *Eléments créateurs de droit aérien*, 1929^a

HERMANN DÖRING : Convention concernant le contrat de transport aérien : *Le droit aérien*, 1931.

PAUL DURAND : Les transports combinés air-fer : *Le droit aérien*, 1930, p. 208.

AMEDEO GIANNINI : *La Convenzione di Varsavia*, 1929.

MAURICE MASCHINO : La Convention de Varsovie et la responsabilité du transporteur aérien : *Le droit aérien*, 1930, p. 4.

OTTO RIESE : Observations sur la Convention de Varsovie : *Le droit aérien*, 1930, p. 216.

GEORGES RIPERT : La Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et l'unification du droit privé aérien : *Journal de droit international privé*, 1930, p. 94 (IV).

GEORGES RIPERT : Unification du droit aérien : *Revue générale du droit aérien*, 1932, p. 251.

Revue juridique internationale de la locomotion aérienne, 1927-1928-1929, devenue *Le droit aérien*, 1930-1931, puis la *Revue générale du droit aérien*, 1932.

Vu, le doyen,
H. BERTHÉLEMY.

Vu, le Président,
G. RIPERT.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
<i>Introduction</i>	5
CHAPITRE PREMIER : <i>Du domaine d'application de la Convention.</i>	13
CHAPITRE II : <i>Des titres de transport international</i>	23
<i>Section I : Billet de passage</i>	26
<i>Section II : Bulletin de bagages</i>	28
<i>Section III : Lettre de transport aérien</i>	30
CHAPITRE III : <i>Droits et obligations des parties</i>	39
<i>Conséquences du dol</i>	42
CHAPITRE IV : <i>Du fondement de la responsabilité du transporteur aérien.</i>	45
<i>Causes d'exonération</i>	50
CHAPITRE V : <i>Des dispositions limitatives de responsabilité.</i> .	55
<i>Sanction</i>	58
CHAPITRE VI : <i>Des conditions de la responsabilité du transporteur aérien.</i>	61
<i>Section I : Envers les voyageurs</i>	61
<i>Section II : Du chef des bagages et marchandises</i>	66
CHAPITRE VII : <i>De l'action en responsabilité</i>	71
<i>Section I : La protestation.</i>	71
<i>Section II : Conditions d'exercice de l'action en responsabilité.</i>	76
<i>Section III : Règles de compétence</i>	80
CHAPITRE VIII : <i>Des transports complexes</i>	85
<i>Section I : Des transports successifs.</i>	86
<i>Section II : Des transports combinés.</i>	89
<i>Conclusion</i>	92
<i>Texte de la Convention</i>	95
<i>Bibliographie</i>	109

